

**Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза
165/2014 от 4 февраля 2014 г.**

**о тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) 3821/85
Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об
изменении Регламента (ЕС) 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС о
гармонизации определенного социального законодательства относительно
автодорожного транспорта*(1)**

**(Действие Регламента распространяется на Европейское экономическое
пространство)**

Европейский Парламент и Совет Европейского Союза,
Руководствуясь Договором о функционировании Европейского Союза, и, в
частности, его Статьей 91,
Принимая во внимание предложение Европейской Комиссии,
После передачи проекта законодательного акта национальным парламентам,
Учитывая Заключение Европейского комитета по социальным и
экономическим вопросам*(2),

После проведения консультации с Комитетом регионов,
Действуя в соответствии с обычной законодательной процедурой*(3),

Принимая во внимание следующие обстоятельства:

(1) Регламент (ЕЭС) 3821/85*(4) Совета ЕС устанавливает положения по
вопросам конструкции, установки, использования и тестирования тахографов.
Указанный Регламент претерпел существенные изменения в ряде аспектов. В
целях обеспечения ясности основные положения указанного Регламента должны
быть разъяснены и реструктурированы.

(2) Накопленный опыт свидетельствует о необходимости улучшения
отдельных технических элементов и процедур контроля в целях обеспечения
результативности и эффективности тахографической системы.

(3) В отношении отдельных транспортных средств действие Регламента (ЕС)
561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС*(5) не распространяется. В целях
обеспечения соответствия необходимо исключить из сферы действия настоящего
Регламента подобные транспортные средства.

(4) На транспортных средствах, к которым применяется Регламент (ЕС)
561/2006, должны быть установлены тахографы. В целях обеспечения гибкости
подхода отдельные транспортные средства необходимо исключить из сферы
действия настоящего Регламента, а именно транспортные средства, максимально
допустимая масса которых не превышает 7,5 тонн, используемые водителями в
ходе деятельности для перевозки материалов, оборудования или механизмов в
радиусе, не превышающем 100 км от местоположения предприятия, если для
водителя управление подобным транспортным средством не является основным
видом деятельности. В целях обеспечения соответствия между релевантными
исключениями, установленными Регламентом (ЕС) 561/2006, а также сокращения
административного бремени для транспортных компаний, соблюдая при этом цели
настоящего Регламента, необходимо пересмотреть максимально допустимые

расстояния, установленные в указанных исключениях.

(5) Европейской Комиссии надлежит рассмотреть вопрос о продлении срока действия адаптера для транспортных средств категорий M1 и N1 до 2015 г. и принять решение, рассчитанное на долгосрочную перспективу, по вопросу транспортных средств категории M1 и N1 до 2015 г.

(6) Европейской Комиссии надлежит рассмотреть вопрос об оборудовании датчиками веса грузовых автомобилей и оценить потенциал датчиков веса в разрезе возможных улучшений в рамках обеспечения соответствия законодательству о дорожном транспорте.

(7) Так как с помощью тахографов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами, использование которых является надлежащим и экономически эффективным способом автоматической фиксации положения транспортного средства в определенных точках в ходе ежедневной рабочей смены, должностные лица при осуществлении проверок получают необходимую информацию, следует обеспечить применение тахографов.

(8) В решении по делу C-394/92 "Транспортные услуги Михельсена и Гейбельса"*(6) Судом Европейских сообществ дано определение термина "ежедневное рабочее время". Органам власти, осуществляющим контроль, надлежит трактовать положения настоящего Регламента в свете указанного определения. "Ежедневное рабочее время" начинается во время, когда водитель включает тахограф, после еженедельного или ежедневного времени отдыха или, если ежедневное время отдыха разделено на несколько периодов, после периода отдыха, продолжительность которого составила не менее девяти часов. "Ежедневное рабочее время" оканчивается началом ежедневного времени отдыха или, если ежедневное время отдыха разделено на отдельные периоды, началом времени отдыха продолжительностью не менее девяти последовательных часов.

(9) Директивой 2006/22/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС*(7) установлен обязательный минимум дорожных проверок в государствах-членах ЕС. Необходимо обеспечить дистанционную передачу информации между тахографами и контролирующими органами власти в целях проведения дорожных проверок, так как данное мероприятие упрощает проведение целевых дорожных проверок, позволяя сократить административное бремя, создаваемое выборочными проверками транспортных предприятий.

(10) Интеллектуальные транспортные системы (ITS) способствуют решению проблем, которые необходимо решить в рамках Европейской транспортной политики, таких как увеличивающиеся объемы дорожного транспорта и загруженность дорог, а также растущее энергопотребление. В силу данных обстоятельств необходимо предусмотреть стандартизированные интерфейсы тахографов в целях обеспечения возможности взаимодействия с приложениями ITS.

(11) Приоритет должен быть отдан разработке приложений, позволяющих водителям расшифровывать данные, записанные тахографом, в целях обеспечения соответствия социальному законодательству.

(12) Для получения достоверной информации крайне важна безопасность тахографов и их системы. В силу данного обстоятельства производителям надлежит разрабатывать, тестировать и постоянно отслеживать тахографы на

протяжении всего их жизненного цикла в целях предотвращения, выявления и устранения уязвимостей системы безопасности.

(13) Испытания в эксплуатации тахографов, тип которых еще не был одобрен, позволяют проверить оборудование в условиях реальной эксплуатации до массового распространения оборудования и оперативно внести изменения. В силу данных обстоятельств необходимо разрешить испытания в эксплуатации при условии эффективного отслеживания и контроля участия в подобных испытаниях, а также обеспечения соответствия требованиям [Регламента](#) (ЕС) 561/2006.

(14) Принимая во внимание важность установления максимально возможного уровня безопасности, сертификаты безопасности должны выдаваться органом по сертификации, признанным Административным комитетом в рамках "Соглашения о взаимном признании сертификатов оценки безопасности информационных систем" Группы старших должностных лиц по вопросам безопасности информационных систем (SOG-IS).

В контексте международных отношений с третьими странами Европейская Комиссия не вправе для целей настоящего Регламента признавать любой сертификационный орган, за исключением тех случаев, когда орган соблюдает условия оценки безопасности, эквивалентные предъявляемым Соглашением о взаимном признании. В данном вопросе следует принимать во внимание рекомендации Административного комитета.

(15) Так как установщики и мастерские играют важную роль в обеспечении безопасности тахографов, необходимо установить отдельные минимальные требования к надежности, порядку их одобрения и проверки. Помимо этого государствам-членам ЕС надлежит принять необходимые меры для предотвращения конфликтов интересов между установщиками или мастерскими и транспортными предприятиями. Положения настоящего Регламента не могут трактоваться как ограничивающие государства-члены ЕС в проведении одобрения, контроля и сертификации с помощью процедур, установленных [Регламентом](#) (ЕС) 765/2008 Европейского Парламента и Совета ЕС*(8), при условии соответствия минимальным критериям, установленным в указанном Регламенте.

(16) В целях обеспечения наиболее эффективного наблюдения и контроля карточек водителей, а также в целях способствования выполнению задач контролирующими должностными лицами необходимо создать национальные электронные реестры, а также принять положения, направленные на осуществление взаимодействия между данными реестрами.

(17) При проверке уникальности карточек водителей государствам-членам ЕС надлежит использовать производителей, включенных в Рекомендацию 2010/19/ЕС*(9) Европейской Комиссии.

(18) Следует рассмотреть особые ситуации, в которых государство-член ЕС вправе предоставить водителю, постоянным местом жительства которого не является государство-член ЕС или страна, являющаяся стороной Европейского Соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (AETR), временную невозобновляемую карточку водителя. В указанных случаях задействованное государство-член ЕС обязано в полном объеме применить соответствующие положения настоящего Регламента.

(19) Также государства-члены ЕС вправе выдать карточки водителя водителям, постоянно проживающим на его территории, даже если Договоры не применяются на отдельных территориях государства. В указанных случаях задействованное государство-член ЕС обязано в полном объеме применить соответствующие положения настоящего Регламента.

(20) Контролирующие должностные лица постоянно сталкиваются с трудностями, обусловленными изменениями тахографов и появлением новых техник манипуляции. В целях обеспечения эффективного контроля и способствования гармонизации подходов к контролю на территории ЕС необходимо принять общую методологию начального и последующего обучения контролируемых должностных лиц.

(21) Запись данных тахографом наряду с развитием технологий записи данных о местоположении, дистанционной передачи и взаимодействия с ITS, связаны с обработкой персональных данных. В силу данного обстоятельства подлежат применению соответствующие правила ЕС, в частности, изложенные в [Директиве 95/46/ЕС](#) Европейского Парламента и Совета ЕС*(10) и [Директиве 2002/58/ЕС](#) Европейского Парламента и Совета ЕС*(11).

(22) В целях обеспечения добросовестной конкуренции в создании приложений для тахографов общий доступ к правам интеллектуальной собственности и патентам, связанным с передачей данных на тахограф или получением информации с тахографа, должен предоставляться на безвозмездной основе.

(23) В соответствующих случаях информация, которой был произведен обмен в рамках взаимодействия с контролирующими органами государств-членов ЕС, должна соответствовать международным стандартам, таким как серия стандартов для выделенной связи ближнего действия, установленных Европейским комитетом по стандартизации.

(24) В целях обеспечения добросовестной конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок, а также для доведения до сведения водителей и транспортных предприятий ясной позиции по вопросам государствам-членам ЕС надлежит установить эффективные, пропорциональные, оказывающие сдерживающее воздействие и недискриминационные меры ответственности в соответствии с категориями нарушений, определенными в Директиве 2006/22/ЕС, без ущерба действию принципа subsidiarity.

(25) Государствам-членам ЕС надлежит производить выборку транспортных средств для проверки без дискриминации на основании гражданства водителя, страны регистрации или введения в эксплуатацию коммерческого транспортного средства.

(26) В интересах точного, эффективного, пропорционального и единообразного применения социальных норм в сфере автомобильного транспорта органам власти государств-членов ЕС надлежит применять правила единообразно.

(27) Каждое государство-член ЕС обязано информировать Европейскую Комиссию об установленных фактах доступности любых мошеннических устройств или оборудования, предназначенных для манипуляции тахографом, включая предлагаемые в сети Интернет. Европейская Комиссия, в свою очередь, обязана информировать об установленных фактах другие государства-члены ЕС.

(28) Европейской Комиссии надлежит продолжить работу по созданию систем информационной поддержки пользователей в сети Интернет, что позволит водителям, транспортным предприятиям, контролирующим органам и одобренным установщикам, мастерским и производителям транспортных средств направлять запросы и жалобы, связанные с цифровыми тахографами, включая вопросы новых видов манипуляций или мошенничества.

(29) В силу изменений к Соглашению АЕТР использование цифровых тахографов стало обязательным на транспортных средствах, зарегистрированных в третьих странах, являющихся подписантами Соглашения АЕТР. Так как указанные государства напрямую затрагивают изменения, вводимые настоящим Регламентом в отношении тахографов, им должна быть предоставлена возможность участия в диалоге по техническим аспектам, в том числе в вопросах, связанных с системами обмена информацией о карточках водителя и карточках мастерских. В силу данных обстоятельств необходимо учредить форум по вопросам применения тахографов.

(30) В целях создания равных условий применения настоящего Регламента Европейскую Комиссию необходимо наделить имплементационными полномочиями, относящимися к требованиям, демонстрационным и предупреждающим функциям и **одобрению типа** тахографов, а также полномочиями по принятию подробных положений в отношении тахографов со смарт-картами; полномочиями в отношении установления процедур проведения эксплуатационных испытаний и принятия форм, предназначенных для контроля указанных испытаний, а также стандартной формы письменного заключения с указанием причин удаления пломбы; полномочиями по установлению общих процедур и технических условий, необходимых для соединения электронных реестров; полномочиями по принятию методологии, определяющей содержание начального и последующего обучения должностных лиц, осуществляющих контроль. Указанные полномочия должны быть осуществлены в соответствии с Регламентом (ЕС) 182/2011 Европейского Парламента и Совета ЕС*(12).

(31) Имплементационные акты, принятые согласно настоящему Регламенту, которые предназначены для замены положений **Приложения I В** к Регламенту (ЕЭС) 3821/85, а также прочие имплементационные меры должны быть приняты до 2 марта 2016 г. Если в силу каких-либо обстоятельств указанные имплементационные акты не будут приняты до наступления указанного срока, переходные положения должны гарантировать необходимую непрерывность действия.

(32) Не допускается принятие Европейской Комиссией имплементационных актов в соответствии с настоящим Регламентом в случаях, если комитет, указанный в настоящем Регламенте, не представил заключение по проекту имплементационного акта, представленного Европейской Комиссией.

(33) В контексте применения Соглашения АЕТР ссылки на **Регламент** (ЕЭС) 3821/85 следует трактовать как ссылки на настоящий Регламент. ЕС надлежит принять решение о том, какие меры необходимо принять в рамках ЕЭК ООН в целях обеспечения требуемого соответствия между настоящим Регламентом и Соглашением АЕТР.

(34) С Европейским инспектором по защите данных была проведена

консультация в соответствии со [Статьей 28\(2\)](#) Регламента (ЕС) 45/2001 Европейского Парламента и Совета ЕС*(13), а также получено заключение от 5 октября 2011 г.*(14)

(35) [Регламент](#) (ЕЭС) 3821/85 подлежит отмене,
Приняли настоящий Регламент:

Глава I Принципы, сфера действия и требования

Статья 1 Предмет регулирования и принципы

1. Настоящий Регламент устанавливает обязательства и требования в отношении устройства, установки, применения, тестирования и контроля тахографов на автомобильном транспорте в целях подтверждения соответствия требованиям [Регламента](#) (ЕС) 561/2006, [Директивы](#) 2002/15/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС*(15) и [Директивы](#) 92/6/ЕЭС Совета ЕС*(16).

В вопросах устройства, установки, применения и тестирования тахографы должны соответствовать требованиям настоящего Регламента.

2. Настоящий Регламент содержит условия и требования, согласно которым могут быть использованы не являющиеся персональными информация и данные, записанные, обработанные или хранимые с помощью тахографа, для целей, отличных от подтверждения соответствия актам, указанным в [параграфе 1](#).

Статья 2 Определения

1. Для целей настоящего Регламента подлежат применению определения, установленные в [Статье 4](#) Регламента (ЕС) 561/2006.

2. В дополнение к определениям, указанным в [параграфе 1](#), для целей настоящего Регламента используются следующие определения:

(а) **"тахограф"** или **"записывающее оборудование"** означает оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях отображения, записи, печати, хранения и автоматического или полуавтоматического вывода подробных сведений о движении, в том числе данных о скорости указанных транспортных средств, в соответствии со [Статьей 4\(3\)](#), а также сведений о точных периодах работы водителей данных транспортных средств;

(б) **"бортовой блок"** означает тахограф, за исключением датчика движения и кабелей, соединяющих датчик движения. Бортовой блок может состоять из одного или нескольких устройств, установленных на транспортном средстве, при условии их соответствия требованиям безопасности, установленным настоящим Регламентом. Бортовой блок включает в себя, помимо прочих компонентов, устройство обработки данных, память данных, функцию измерения времени, два

устройства сопряжения для смарт-карт основного и сменного водителей, принтер, дисплей, разъемы и устройства ввода входных данных пользователя;

(с) **"датчик движения"** означает часть тахографа, обеспечивающую сигнал, передающий данные о скорости транспортного средства и/или пройденном расстоянии;

(d) **"карточка тахографа"** - это смарт-карта, предназначенная для использования в тахографе, с помощью которой тахограф может идентифицировать роль держателя карты и осуществляется передача и хранение данных;

(e) **"регистрационный лист"** - это лист, предназначенный для приема и хранения записанных данных, размещаемый в аналоговом тахографе, на который маркирующее устройство аналогового тахографа постоянно заносит информацию, которую необходимо зафиксировать;

(f) **"карточка водителя"** - это карта тахографа, выданная компетентными органами государства-члена ЕС определенному водителю, которая идентифицирует водителя и позволяет хранить данные о деятельности водителя;

(g) **"аналоговый тахограф"** - это тахограф, в котором используется регистрационный листок в соответствии с настоящим Регламентом;

(h) **"цифровой тахограф"** - это тахограф, в котором используется карта тахографа в соответствии с настоящим Регламентом;

(i) **"контрольная карта"** - это карта тахографа, выданная компетентными органами государства-члена ЕС национальному компетентному контролирующему органу, которая идентифицирует контролирующий орган и, факультативно, уполномоченное осуществлять контроль должностное лицо, с помощью которой обеспечивается доступ к данным, хранящимся в памяти или на карточке водителя и, факультативно, в карточках мастерских для чтения, печати и/или загрузки;

(j) **"карта предприятия"** - это выданная компетентными органами государства-члена ЕС транспортному предприятию, которому необходимо эксплуатировать транспортные средства, оснащенные тахографами, карта тахографа, которая идентифицирует транспортное предприятие и позволяет отображать, загружать и распечатывать данные, хранящиеся в тахографе, которые были зафиксированы данным транспортным предприятием;

(k) **"карта мастерской"** - это карта тахографа, выданная компетентными органами государства-члена ЕС уполномоченным сотрудникам предприятия-производителя тахографа, установщика, производителя транспортного средства или мастерской, одобренным данным государством-членом ЕС, которая позволяет идентифицировать владельца карты и позволяет проводить тестирование, калибровку и активацию тахографов и/или загрузки данных из них;

(l) **"активация"** - это фаза, когда становятся возможными эксплуатация тахографа в полном объеме и реализация всех функций, включая функцию безопасности, при помощи карточки мастерской;

(m) **"калибровка"** цифрового тахографа означает обновление или подтверждение параметров транспортного средства, в том числе идентификации транспортных средств и транспортных характеристик, хранящихся в памяти данных, при помощи карточки мастерской;

(n) **"загрузка"** с цифрового тахографа означает копирование вместе с цифровой подписью, в части или в полном объеме, информационных файлов, записанных в памяти бортового блока или в памяти карточки тахографа, при условии, что в рамках данного процесса не происходит изменения или удаления любых сохраненных данных;

(o) **"событие"** - это отклоняющаяся от нормы операция, зафиксированная цифровым тахографом, которая может возникнуть в результате попытки мошенничества;

(p) **"ошибка"** - это отклоняющаяся от нормы операция, зафиксированная цифровым тахографом, которая может возникнуть в результате сбоя или неисправной работы оборудования;

(q) **"установка"** - это монтаж тахографа на транспортном средстве;

(r) **"недействительная карта"** - это карта, определенная как неисправная или начальная аутентификация которой не удалась, или начало срока действия которой еще не наступило, или срок годности которой истек;

(s) **"периодическая проверка"** - это набор операций, выполняемых с целью проверки правильности работы тахографа, соответствия настроек тахографа параметрам транспортных средств, а также отсутствия устройств манипуляции, присоединенных к тахографам;

(t) **"ремонт"** - это любая починка датчика движения или бортового блока, требующая отключения питания или отключения других компонентов тахографа, или открытия датчика движения или бортового блока;

(u) **"одобрение типа"** - это процесс подтверждения государством-членом ЕС согласно [Статье 13](#) соответствия тахографа, его составляющих компонентов или карточки тахографа, которые должны быть представлены на рынке, требованиям настоящего Регламента;

(v) **"совместимость"** - это способность систем и лежащих в основе бизнес-процессов обмениваться данными и информацией;

(w) **"интерфейс"** - это существующая между системами возможность, предоставляющая носитель, с помощью которого возможно установить связь и взаимодействие между системами;

(x) **"измерение времени"** - это постоянная цифровая запись всемирного координированного времени и даты (UTC);

(y) **"настройка времени"** - это автоматическая регулировка текущего времени в рамках регулярных интервалов с максимальным допуском в одну минуту или корректировка, выполняемая в процессе калибровки;

(z) **"открытый стандарт"** - это стандарт, изложенный в стандартном документе, содержащем технические условия, доступном на безвозмездной основе или за номинальную плату, который разрешается копировать, распространять или использовать без взимания платы или по номинальным расценкам.

Статья 3 Сфера действия

1. **Тахографы** должны устанавливаться и применяться на транспортных

средствах, зарегистрированных в государстве-члене ЕС, которые используются для перевозки пассажиров или грузов по дорогам и в отношении которых действует [Регламент \(ЕС\) 561/2006](#).

2. Государства-члены ЕС вправе освободить от применения настоящего Регламента транспортные средства, указанные в [Статье 13\(1\) и \(3\)](#) Регламента (ЕС) 561/2006.

3. Государства-члены ЕС вправе освободить от применения настоящего Регламента транспортные средства, используемые для транспортных операций, в отношении которых было предоставлено исключение в соответствии со [Статьей 14\(1\)](#) Регламента (ЕС) 561/2006.

Государства-члены ЕС вправе освободить от применения настоящего Регламента транспортные средства, используемые для транспортных операций, в отношении которых было предоставлено исключение в соответствии со [Статьей 14\(2\)](#) Регламента (ЕС) 561/2006, о чем незамедлительно должна быть уведомлена Европейская Комиссия.

4. По прошествии 15 лет с момента, когда для вновь зарегистрированных транспортных средств вступает в силу требование о наличии тахографа в соответствии со [Статьями 8, 9 и 10](#), на транспортных средствах, эксплуатируемых в государстве-члене ЕС, отличном от государства их регистрации, должны быть установлены указанные тахографы.

5. В случае с национальными перевозками государства-члены ЕС вправе требовать установки и использования тахографов в соответствии с настоящим Регламентом в любом из транспортных средств, для которых их установка и использование тахографов не предусмотрены на иных основаниях [параграфом 1](#) настоящего Регламента.

Статья 4

Требования и данные, подлежащие записи

1. Тахографы, в том числе внешние компоненты, карты тахографа и регистрационные листы должны отвечать строгим техническим и иным требованиям, направленным на обеспечение надлежащего выполнения положений настоящего Регламента.

2. Тахографы и карты тахографа должны соответствовать следующим требованиям.

Они должны:

- записывать точные и достоверные данные, связанные с водителем, активностью водителя и транспортного средства;

- быть надежными, в частности, гарантируя сохранность и происхождение источника данных, записанных и полученных из [бортового блока](#) и датчиков движения;

- отвечать требованиям совместимости между различными поколениями бортовых блоков и карт тахографа;

- позволять эффективно проверять соответствие требованиям настоящего Регламента и иных действующих правовых актов;

- быть удобными для пользователя.

3. Цифровые тахографы должны записывать следующие данные:

(a) пройденное расстояние и скорость транспортного средства;

(b) измерение времени;

(c) точки положения в соответствии со [Статьей 8\(1\)](#);

(d) личность водителя;

(e) активность водителя;

(f) данные о проверке, [калибровке](#) и ремонте тахографа, включая идентифицирующие данные мастерской;

(g) события и ошибки.

4. Аналоговые тахографы должны вести запись, по крайней мере, данных, указанных в [пунктах \(a\), \(b\) и \(e\) параграфа 3](#).

5. Доступ к данным, хранящимся в тахографе и карточке тахографа, в любое время может быть предоставлен:

(a) компетентным контролирующим органам;

(b) соответствующему транспортному предприятию с целью выполнения последним законных требований, в частности, установленных [Статьями 32 и 33](#).

6. [Загрузка](#) данных должна осуществляться с минимальной задержкой для транспортных предприятий и водителей.

7. Данные, записанные тахографом, которые могут быть переданы на тахограф или с тахографа по беспроводному соединению или в электронном виде, должны быть в форме публично доступных протоколов в соответствии с определением [открытых стандартов](#).

8. В целях обеспечения соответствия тахографов и карт тахографа принципам и требованиям настоящего Регламента и, в частности, настоящей Статьи Европейской Комиссии надлежит посредством имплементационных актов принять подробные положения, необходимые для единообразного применения настоящей Статьи, в частности, положения по вопросу технических способов выполнения данных требований. Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

9. Подробные положения, указанные в [параграфе 8](#), в необходимых случаях должны основываться на стандартах и должны гарантировать [совместимость](#) и взаимодействие между различными поколениями бортовых устройств и всех карт тахографа.

Статья 5

Функции цифрового тахографа

Цифровые тахографы должны выполнять следующие функции:

- измерение скорости и расстояния;

- отслеживание действий водителя и статуса водителя;

- отслеживание ввода и вывода карт тахографа;

- отслеживание ручного ввода данных водителем;

- калибровка;

- автоматическая запись точек положения в соответствии со [Статьей 8\(1\)](#);

- отслеживание контрольных действий;
- выявление и запись **событий** и ошибок;
- чтение данных, хранящихся в памяти, запись и хранение данных в памяти;
- чтение карт тахографа, запись и хранение данных на картах тахографа;
- отображение, предупреждение, печать и загрузка данных на внешние носители;
- настройка и измерение времени;
- дистанционная связь;
- управление замками предприятия;
- встроенный контроль и самодиагностика.

Статья 6 Отображение и предупреждение

1. Информация, содержащаяся на цифровых тахографах и картах тахографа, связанная с деятельностью транспортного средства и основного и сменного водителей, должна отображаться в понятной, точной и эргономичной форме.

2. Должна отображаться следующая информация:

(a) время;

(b) режим работы;

(c) деятельность водителя:

- если текущая деятельность - вождение, текущая продолжительность непрерывного вождения и текущее совокупное время отдыха;

- если текущая деятельность - присутствие/прочая деятельность/отдых или перерыв, текущая продолжительность указанной деятельности (с момента выбора) и текущее совокупное время отдыха;

(d) данные, относящиеся к предупреждениям;

(e) данные, связанные с доступом в меню.

Также может отображаться дополнительная информация при условии, что она явно отличается от информации, требуемой согласно условиям настоящего параграфа.

3. Цифровые тахографы должны предупреждать водителей при обнаружении любого события и/или **ошибки**, а также до и во время превышения максимально допустимой продолжительности непрерывного вождения в целях содействия обеспечению соответствия требованиям релевантного законодательства.

4. Предупреждения должны иметь визуальное выражение, а также могут иметь аудиальную форму. Продолжительность предупреждения должны составлять не менее 30 секунд, если они не будут подтверждены пользователем нажатием любой клавиши тахографа. Основания для предупреждения должны быть отображены и должны оставаться видимыми до подтверждения пользователем с помощью определенной клавиши или команды тахографа.

5. В целях обеспечения соответствия тахографов требованиям настоящей Статьи в вопросах отображения и предупреждений Европейской Комиссии надлежит при помощи имплементационных актов принять подробные положения, необходимые для единообразного применения настоящей Статьи. Данные

имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

Статья 7 **Защита информации**

1. Государства-члены ЕС должны гарантировать, что обработка персональных данных в контексте настоящего Регламента осуществляется исключительно в целях проверки соответствия требованиям настоящего Регламента и [Регламента \(ЕС\) 561/2006](#), согласно Директивам 95/46/ЕС и 2002/58/ЕС и под контролем надзорного органа государства-члена ЕС, указанного в [Статье 28](#) Директивы 95/46/ЕС.

2. В частности, государства-члены ЕС должны обеспечить защиту персональных данных от использования, за исключением строго связанного с настоящим Регламентом и [Регламентом \(ЕС\) 561/2006](#), в соответствии с [параграфом 1](#) в связи с:

- применением глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) для записи данных о местоположении согласно [Статье 8](#);

- использованием удаленной связи для целей контроля в соответствии со [Статьей 9](#);

- использованием тахографов с [интерфейсом](#) согласно [Статье 10](#);

- электронным обменом информацией по карточкам водителя в соответствии со [Статьей 31](#) и, в частности, с любым трансграничным обменом подобной информацией с третьими странами;

- ведением учета транспортными предприятиями в соответствии со [Статьей 33](#).

3. Цифровые тахографы должны быть сконструированы таким образом, чтобы обеспечить конфиденциальность. Только данные, необходимые для целей настоящего Регламента, должны подвергаться обработке.

4. Владельцы транспортных средств, транспортные предприятия и другие задействованные организации в надлежащих случаях должны руководствоваться соответствующими положениями о защите персональных данных.

Глава II **Смарт-тахограф**

Статья 8

Запись положения транспортного средства в определенных точках во время ежедневного периода работы

1. Для того чтобы облегчить проверку соблюдения соответствующего законодательства, положение транспортного средства должно автоматически регистрироваться в следующих точках или в ближайшей к таким местам точке, где доступен спутниковый сигнал:

- месте начала ежедневного периода работы;
- через каждые три часа суммарного времени вождения;
- месте окончания ежедневного периода работы.

В указанных целях первично зарегистрированные транспортные средства в течение 36 месяцев со дня вступления в силу подробных положений в соответствии со [Статьей 11](#) должны быть оснащены тахографом, подключенным к услуге позиционирования на основании спутниковой навигационной системы.

2. В вопросе подключения тахографа к услуге позиционирования на основе спутниковой навигационной системы в соответствии с [параграфом 1](#) могут применяться только служебные соединения, которые используют позиционирования на безвозмездной основе. В тахографе не должны постоянно храниться какие-либо иные сведения о местоположении, кроме вышеуказанных, при наличии возможности в форме географических координат для определения точек, указанных в параграфе 1. Данные о местоположении, которые должны временно храниться для обеспечения автоматической записи точек, указанных в параграфе 1, или для подтверждения данных [датчика движения](#), не должны быть доступны любому пользователю и должны автоматически удаляться, как только они больше не требуются для указанных целей.

Статья 9

Удаленное выявление возможных манипуляций или ненадлежащего использования на ранних стадиях

1. В целях содействия проведению целевых проверок на дороге компетентными контролирующими органами тахографы, установленные на транспортных средствах, впервые зарегистрированных в течение 36 месяцев после вступления в силу подробных положений в соответствии со [Статьей 11](#), должны иметь возможность связи с указанными органами во время нахождения автомобиля в движении.

2. По истечении 15 лет с момента принятия требования о наличии на вновь регистрируемых транспортных средствах тахографов в соответствии с настоящей Статьей, а также [Статьями 8](#) и [10](#) государствам-членам ЕС надлежит оснастить свои контролирующие органы в необходимом объеме дистанционным оборудованием для раннего обнаружения, что позволит осуществлять информационное сообщение согласно требованиям настоящей Статьи с учетом специальных требований и стратегий правоприменения. До наступления данного момента вопрос об оснащении контролирующих органов подобным дистанционным оборудованием для раннего обнаружения остается на усмотрение государств-членов ЕС.

3. Связь, указанная в [параграфе 1](#), должна устанавливаться с тахографом только по запросу оборудования контролирующих органов. В целях обеспечения сохранности информации и аутентификации оборудования, осуществляющего запись и контроль, связь должна быть защищенной. Доступ к передаваемым данным должен ограничиваться для контролирующих органов, уполномоченных проводить проверку на предмет нарушения требований [Регламента \(ЕС\) 561/2006](#) и

настоящего Регламента, и для мастерских пределами, позволяющими подтвердить правильность функционирования тахографа.

4. Данные, передаваемые в рамках связи, должны ограничиваться информацией, необходимой для целевых дорожных проверок транспортных средств, оснащенных тахографами, с которыми потенциально могли быть произведены манипуляции или мог иметь место факт ненадлежащего использования. К указанным данным относятся следующие события или информация, записанная тахографом:

- последняя попытка нарушения безопасности;
- самое длительное нарушение электроснабжения;
- ошибка сенсора;
- ошибка данных движения;
- конфликт движения транспортного средства;
- вождение без действительной карты;
- ввод карты в ходе вождения;
- информация об изменении времени;
- данные о калибровке, включая даты двух последних калибровок;
- регистрационный номер транспортного средства;
- данные о скорости, записанные тахографом.

5. Обмен данными должен использоваться исключительно в целях проверки соответствия требованиям настоящего Регламента. Они не должны передаваться организациям, не являющимся органами, контролирующими периоды вождения и отдыха, и судебными органами в рамках текущего судебного процесса.

6. Хранение данных допускается только в течение периода проведения дорожной проверки, и они должны быть удалены не позднее трех часов после их передачи, если информация не содержит признаков возможной манипуляции или ненадлежащего использования тахографа. Если в ходе последующей дорожной проверки факт манипуляции или ненадлежащего использования не подтвердится, переданные сведения должны быть удалены.

7. Транспортные предприятия, использующие в деятельности транспортные средства, должны нести ответственность за информирование водителей о возможности удаленной связи для целей раннего выявления возможных манипуляций или ненадлежащего использования тахографов.

8. Запрещается автоматическое наложение штрафа или иного взыскания на водителя или транспортное предприятие на основании дистанционной передачи, направленной на раннее выявление, описанной в настоящей Статье. Компетентный контролирующий орган на основе передаваемых данных вправе принять решение о проведении проверки транспортного средства и тахографа. Результаты удаленного соединения не должны препятствовать проведению выборочных дорожных проверок контролирующими органами на основе системы оценки рисков, установленной Статьей 9 Директивы 2006/22/ЕС.

Статья 10

Взаимодействие с интеллектуальными транспортными системами

Тахографы транспортных средств, зарегистрированных впервые в течение 36 месяцев после вступления в силу подробных положений, принятых в соответствии со [Статьей 11](#), могут быть оснащены стандартизированными интерфейсами, с помощью которых внешние устройства могут использовать записанные или произведенные тахографом данные в режиме работы, если соблюдаются следующие условия:

- (a) интерфейс не влияет на подлинность и целостность данных тахографа;
- (b) интерфейс соответствует подробным положениям [Статьи 11](#);
- (c) внешнее устройство, подключенное к интерфейсу, получает доступ к персональным данным, включая данные геопозиционирования, только после подтвержденного согласия водителя, к которому относятся указанные данные.

Статья 11

Подробные положения в отношении смарт-тахографов

В целях обеспечения соответствия смарт-тахографов принципам и требованиям, установленным настоящим Регламентом, Европейской Комиссии надлежит посредством имплементационных актов принять подробные положения, необходимые для единообразного применения [Статей 8, 9 и 10](#), за исключением любых положений, необходимых для записи дополнительных данных тахографом. Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

Подробные положения, указанные в [первом параграфе](#), должны:

(a) в связи с выполнением функций смарт-тахографа, указанных в настоящей Главе, включать в себя требования, необходимые для гарантии безопасности, точности и надежности данных, обеспечиваемых службой спутникового позиционирования и технологией дистанционного сообщения в соответствии со [Статьями 8 и 9](#).

(b) определять различные условия и требования для внешнего или встроенного вариантов размещения службы спутникового позиционирования и технологии дистанционного сообщения тахографа, указанных в [Статьях 8 и 9](#), и в случае с внешним размещением определять условия использования сигнала спутникового позиционирования в качестве второго датчика движения;

(c) определять необходимые стандарты для интерфейса, указанного в [Статье 10](#). Такие стандарты могут включать положения о распределении прав доступа для водителей, мастерских и транспортных предприятий, а также контрольных функций в отношении данных, записанных тахографом, контрольные функции которого должны быть основаны на механизме аутентификации/авторизации, установленном для интерфейса, таком как подтверждение для каждого уровня доступа, при условии технической осуществимости.

Глава III

Одобрение типа

Статья 12 Заявления

1. Производители или их представители должны подать заявление на официальное одобрение типа бортового устройства, датчика движения, образца регистрационного листа или [карточки тахографа](#) в органы власти, уполномоченные на выдачу одобрения типа каждым из государств-членов ЕС.

2. Государства-члены должны сообщить Европейской Комиссии до 2 марта 2015 г. наименование и контактные данные уполномоченных органов, указанных в [параграфе 1](#), и предоставлять обновления в дальнейшем по мере необходимости. Европейская Комиссия должна опубликовать список органов, уполномоченных на одобрение типа, на своем веб-сайте и должна обновлять указанный список.

3. К заявлению на официальное одобрение типа должны прилагаться соответствующие спецификации, содержащие необходимую информацию о пломбах, и сертификаты безопасности, функциональности и совместимости. Сертификат безопасности выдается признанным органом по сертификации, назначенным Европейской Комиссией.

Сертификаты функциональности выдаются производителю органом, уполномоченным на одобрение типа.

Сертификат совместимости выдается одной лабораторией под руководством и под контролем Европейской Комиссии.

4. Для тахографов, их соответствующих компонентов и карточек тахографов:

(а) для бортового устройства, карт тахографа, датчика движения и соединения с GNSS-ресивером в случаях, когда GNSS не встроена в бортовые устройства, сертификат безопасности подтверждает следующее:

(i) соответствие целям безопасности;

(ii) выполнение следующих функций безопасности: идентификация и аутентификация, авторизация, конфиденциальность, контролируемость, целостность, проверка, точность и надежность службы;

(b) сертификат функциональности удостоверяет, что тестируемый объект отвечает соответствующим требованиям в отношении выполняемых функций, экологических характеристик, характеристик электромагнитной совместимости, физическим требованиям, а также подтверждает соответствие другим применимым стандартам;

(c) сертификат совместимости удостоверяет, что тестируемый объект полностью совместим с необходимыми тахографами или моделями карт тахографа.

5. О любом изменении в программном или аппаратном обеспечении тахографа или в природе материалов, используемых для его производства, необходимо уведомить орган, предоставивший официальное одобрение типа для оборудования. Данный орган должен подтвердить распространение одобрения типа или затребовать обновление подтверждения соответствующих сертификатов функциональности, безопасности и/или совместимости.

6. Не допускается подача заявления в отношении какого-либо одного типа бортового устройства, датчика движения, образца [регистрационного листа](#) или карточки тахографа в более чем одном государстве-члене ЕС.

7. Европейской Комиссии посредством принятия имплементационных актов надлежит принять подробные положения для единообразного применения настоящей Статьи. Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в Статье 42(3).

Статья 13

Предоставление одобрения типа

Государство-член ЕС должно предоставлять официальное одобрение типа любого бортового устройства, датчика движения, образца регистрационного листа или карточки тахографа, которые соответствуют требованиям, изложенным в [Статьях 4 и 11](#), если государство-член ЕС имеет возможность проверить серийные образцы на предмет соответствия одобренному типу.

Любые изменения или дополнения к одобренному образцу должны дополнительно получить официальное одобрение от государства-члена ЕС, предоставившего первоначальное одобрение типа.

Статья 14

Знак официального одобрения

Государства-члены должны выдать заявителю знак официального одобрения, соответствующий заранее установленной модели, для каждого типа бортового устройства, датчика движения, образца регистрационного листа или карточки тахографа, которые они вправе одобрять в соответствии со [Статьей 13](#) и [Приложением II](#). Такие модели должны быть приняты Европейской Комиссией посредством имплементационных актов в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

Статья 15

Одобрение или отказ

Компетентные органы государства-члена ЕС, в которые было подано заявление на официальное одобрение типа, в отношении каждого одобренного ими типа бортового устройства, датчика движения, образца регистрационного листа или карточки тахографа должны направить в течение одного месяца копию сертификата об одобрении типа с приложенными копиями соответствующих спецификаций, в том числе относящихся к пломбам, в компетентные органы власти других государств-членов ЕС. В случаях если компетентные органы не одобряют заявление на официальное одобрение типа, они должны уведомить органы других государств-членов ЕС об отказе в официальном одобрении и сообщить причины принятия указанного решения.

Статья 16

Соответствие оборудования одобренному типу

1. Если государство-член ЕС, выдавшее официальное одобрение типа в соответствии со [Статьей 13](#), сочтет, что любые бортовые устройства, датчики движения, регистрационные листы или карты тахографа, имеющие выданный ими знак официального одобрения типа, не соответствуют одобренному типу, им должны быть приняты необходимые меры для обеспечения соответствия серийных образцов официально одобренному типу. Принимаемые меры в случае необходимости могут предусматривать отзыв одобрения типа.

2. Государство-член ЕС, выдавшее официальное одобрение типа, должно отозвать данное одобрение, если бортовое устройство, датчик движения, регистрационный лист или карточка тахографа, получившие одобрение, не соответствуют требованиям настоящего Регламента или если были выявлены какие-либо общие дефекты во время использования, в силу которых применение в соответствии с предназначением невозможно.

3. Если государство-член ЕС, выдавшее официальное одобрение, уведомлено другим государством-членом ЕС об одном из случаев, описанных в [параграфах 1](#) или [2](#), после проведения консультаций с направившим уведомление государством-членом ЕС оно обязано принять меры, указанные в [данном параграфе](#), в соответствии с [параграфом 5](#).

4. Государство-член ЕС, установившее наступление одного из случаев, указанных в [параграфе 2](#), вправе вплоть до последующих распоряжений запретить размещение на рынке и ввод в эксплуатацию соответствующих бортового устройства, датчика движения, регистрационного листа или карточки тахографа. Аналогичная практика применяется в случаях, указанных в [параграфе 1](#), в отношении бортовых устройств, датчиков движения, регистрационных листов, или карточек тахографов, которые были освобождены от первоначальной проверки ЕС, если производитель после соответствующего предупреждения не приведет устройство в соответствие с одобренной моделью или с требованиями настоящего Регламента.

При наступлении любого события компетентные органы государств-членов ЕС обязаны в течение одного месяца уведомить друг друга и Европейскую Комиссию обо всех отзывах одобрения типа или мерах, принятых в соответствии с [параграфами 1](#), [2](#) или [3](#), с указанием причины указанных действий.

5. Если государство-член ЕС, выдавшее одобрение типа, оспаривает наличие любого из событий, указанных в [параграфах 1](#) или [2](#), о которых было получено уведомление, задействованные государства-члены ЕС должны стремиться к урегулированию спора и информировать Европейскую Комиссию.

Если в течение четырех месяцев с даты уведомления, указанного в [параграфе 3](#), в рамках переговоров государствам-членам ЕС не удалось прийти к соглашению, Европейской Комиссии после проведения консультаций с экспертами всех государств-членов ЕС, приняв во внимание все соответствующие факторы, такие как экономические и технические, надлежит в течение шести месяцев после истечения указанного четырехмесячного периода вынести решение, о котором должны быть уведомлены задействованные в споре государства-члены ЕС, а также одновременно все остальные государства-члены ЕС. В каждом отдельном случае Европейская Комиссия обязана установить сроки исполнения принятого ею

решения.

Статья 17 **Одобрение регистрационных листов**

1. Претендент на одобрение типа образца регистрационного листа указывает в заявке тип или типы аналогового тахографа, на котором должен использоваться указанный регистрационный лист, и предоставляет соответствующее оборудование заявленного типа или типов с целью тестирования регистрационного листа.

2. Компетентные органы каждого государства-члена ЕС должны указать в сертификате, подтверждающем официальное одобрение модели регистрационного листа, тип или типы аналогового тахографа, на котором может быть использована данная модель регистрационного листа.

Статья 18 **Обоснование решений об отказе**

В соответствии с настоящим Регламентом во всех решениях об отказе или об отзыве одобрения типа бортового устройства, датчика движения, образца регистрационного листа или карточки тахографа должны быть подробно указаны причины, на которых основывается решение. Решение должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая в то же время должна быть проинформирована об имеющихся в соответствии с законодательством соответствующего государства-члена ЕС способах защиты и сроках для реализации данных прав.

Статья 19 **Признание тахографов одобренного типа**

Государства-члены не должны отказывать в регистрации транспортных средств, оборудованных тахографом, или запрещать ввод в эксплуатацию или использование подобного транспортного средства по какой-либо причине, связанной с фактом оснащения транспортного средства указанным оборудованием, если оборудование имеет знак одобрения типа в соответствии со [Статьей 14](#), и установочную табличку в соответствии со [Статьей 22\(4\)](#).

Статья 20 **Защита**

1. Производители должны проектировать, тестировать и обновлять бортовые устройства, датчики движения и карты тахографа, запущенные в производство, в целях обнаружения уязвимостей, возникающих на всех этапах жизненного цикла продукта, и должны предотвращать или сокращать возможное использование

уязвимостей. Частота проведения испытаний должна быть установлена государством-членом ЕС, выдавшим сертификат об одобрении, в пределах временного промежутка, не превышающего двух лет.

2. Для этой цели производители должны представить документацию, необходимую для анализа уязвимостей, в орган по сертификации в соответствии со [Статьей 12 \(3\)](#).

3. Для целей [параграфа 1](#) орган по сертификации, указанный в [Статье 12\(3\)](#), проводит испытания бортовых устройств, датчиков движения и карт тахографа для подтверждения невозможности использования известных уязвимостей лицами с помощью доступных общественности знаний.

4. Если в ходе испытаний, предусмотренных в [параграфе 1](#), уязвимости в элементах системы (бортовых устройствах, датчиках движения и картах тахографа) обнаружены, данные элементы не должны поставляться на рынок. Если уязвимости обнаружены в ходе испытаний, предусмотренных [параграфом 3](#), в элементах, уже присутствующих на рынке, производитель или орган по сертификации должны проинформировать компетентные органы государства-члена ЕС, выдавшего одобрение типа. Указанные компетентные органы должны принять все необходимые меры для разрешения проблемы, в частности, производителем, а также должны без промедления проинформировать Европейскую Комиссию об обнаруженных уязвимостях и планируемых или принятых мерах, вплоть до отзыва одобрения типа в соответствии со [Статьей 16\(2\)](#).

Статья 21

Эксплуатационные испытания

1. Государства-члены ЕС вправе разрешить проведение эксплуатационных испытаний тахографов, еще не получивших одобрение типа. Государства-члены ЕС должны взаимно признавать подобные разрешения на проведение эксплуатационных испытаний.

2. Водители и транспортные предприятия, участвующие в эксплуатационных испытаниях, должны соответствовать требованиям [Регламента \(ЕС\) 561/2006](#). Подтвердить соответствие водители должны, руководствуясь процедурой, изложенной в [Статье 35\(2\)](#) настоящего Регламента.

3. Европейская Комиссия вправе принять имплементационные акты для установления процедуры проведения эксплуатационных испытаний и форм, которые будут использоваться для контроля указанных эксплуатационных испытаний. Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

Глава IV

Установка и проверка

Статья 22

Установка и ремонт

1. Производить **установку** и ремонт тахографов вправе только механики, мастерские или производители, одобренные компетентными органами государств-членов ЕС для указанной цели в соответствии со **Статьей 24**.

2. Одобренные механики, мастерские и производители транспортных средств в соответствии со спецификациями, включенными в сертификат об одобрении типа согласно **Статье 15**, должны опломбировать тахограф после проверки надлежащего функционирования, в частности, таким образом, чтобы гарантировать отсутствие возможности внесения изменений или фальсификации записанных данных с помощью устройств манипуляции.

3. Одобренные механики, мастерские или производители транспортных средств должны размещать особый знак на устанавливаемых ими пломбах, а также дополнительно для цифровых тахографов должны вносить данные электронной защиты для проведения проверок подлинности. Компетентные органы каждого государства-члена ЕС направляют в Европейскую Комиссию реестр используемых знаков и данных электронной защиты, а также необходимую информацию, связанную с используемыми данными электронной защиты. Европейская Комиссия должна предоставлять государствам-членам ЕС доступ к указанной информации по запросу.

4. В целях подтверждения установки тахографа в соответствии с требованиями настоящего Регламента, необходимо разместить установочную табличку таким образом, чтобы она была отчетливо видна и легкодоступна.

5. Компоненты тахографа должны быть опломбированы в соответствии с требованиями, изложенными в сертификате одобрения типа. Все потенциально уязвимые для взлома подключения к тахографу, в том числе подключение между датчиком движения и коробкой передач и в соответствующих случаях установочная табличка должны быть опломбированы.

Пломба может быть снята или сломана только:

- механиками или мастерскими, одобренными компетентными органами в соответствии со **Статьей 24** для ремонта, технического обслуживания и с целью повторной калибровки тахографа, или специально обученными должностными лицами, наделенными контрольными полномочиями, и в необходимых случаях уполномоченными на осуществление контрольных мероприятий;

- с целью ремонта транспортного средства или внесения изменений, которые затрагивают пломбу. В данных случаях на борту транспортного средства должно храниться письменное заявление с указанием даты и времени, когда пломба была сломана, и причин снятия пломбы. Европейской Комиссии надлежит разработать типовую форму письменного заявления посредством принятия имплементационных актов.

Во всех случаях пломбы подлежат замене одобренным механиком или мастерской без необоснованной задержки и не позднее семи дней со дня их удаления.

Перед заменой пломб проверка и калибровка тахографа осуществляется одобренной мастерской.

Проверки тахографов

1. В отношении тахографов одобренными мастерскими должны проводиться регулярные проверки с периодичностью не реже, чем каждые два года.

2. В рамках проверок, указанных в [параграфе 1](#), по меньшей мере должны быть подтверждены следующие факты:

- на транспортном средстве надлежащим образом установлен тахограф соответствующего типа;
- тахограф работает правильно;
- тахограф имеет знак официального одобрения типа;
- на тахограф прикреплена установочная табличка;
- все пломбы не имеют повреждений и являются действительными;
- отсутствие устройств манипуляции, подключенных к тахографу, или следов использования подобных устройств;
- размерность шин и фактическая окружность шин.

3. Мастерские должны составить отчет о проверке в тех случаях, когда необходимо устранить нарушения в работе тахографа, по результатам [периодических проверок](#) или проверок, проведенных по особому запросу национальных компетентных органов. Мастерским надлежит вести список всех составленных отчетов о проверке.

4. Минимальный срок хранения отчета о проверке составляет не менее двух лет с момента составления. Государствам-членам ЕС необходимо определить, должны ли отчеты о проверке храниться или передаваться компетентным органам в течение указанного периода. В тех случаях, когда отчеты о проверках должны храниться в мастерской, по запросу компетентного органа мастерская обязана представлять отчеты о проверках и калибровках, проведенных в течение указанного периода.

ГАРАНТ:

Статья 24 [применяется](#) со 2 марта 2015 г.

Статья 24

Одобрение механиков, мастерских и производителей транспортных средств

1. Государства-члены ЕС должны одобрять, регулярно контролировать и производить сертификацию механиков, мастерских и производителей транспортных средств, имеющих право осуществлять установку, проверку, осмотр и [ремонт](#) тахографов.

2. Государства-члены ЕС должны гарантировать компетентность и надежность механиков, мастерских и производителей транспортных средств. Для достижения указанной цели государства-члены ЕС должны учредить и опубликовать перечень четких национальных процедур и обеспечить соблюдение следующих минимальных критериев:

- (a) персонал должен быть подготовлен должным образом;
- (b) оборудование, необходимое для выполнения соответствующих испытаний и задач, имеется в наличии;

(с) хорошая репутация механиков, мастерских и производителей транспортных средств.

3. Проверки одобренных механиков или мастерских должны осуществляться следующим образом:

(а) не реже чем каждые два года необходимо производить проверку деятельности одобренных механиков или мастерских в вопросе применяемых при работе с тахографами процедур. Аудитор должен сосредоточиться, в частности, на принятых мерах безопасности и работе с [картами мастерской](#). Государства-члены ЕС вправе проводить указанные проверки без проведения посещения местонахождения;

(b) без предварительного уведомления технический аудит одобренных механиков или мастерских также должны проходить в целях проверки проведенной калибровки, проверки и установки. Указанные проверки должны охватывать по крайней мере 10% одобренных механиков и мастерских ежегодно.

4. Государства-члены ЕС и их компетентные органы должны принять необходимые меры для предотвращения конфликтов интересов между механиками или мастерскими и транспортными предприятиями. В частности, в тех случаях, когда имеет место серьезный риск конфликта интересов, дополнительные специальные меры должны быть приняты в целях обеспечения соответствия механика или мастерской требованиям настоящего Регламента.

5. Компетентные органы государств-членов ЕС должны направлять в Европейскую Комиссию, при наличии возможности в электронном виде, на ежегодной основе списки одобренных механиков и мастерских, а также выданных им карточек. Европейская Комиссия должна опубликовать данные списки на своем сайте.

6. Компетентные органы государств-членов ЕС должны отзываться одобрения, временно или постоянно, у механиков, мастерских и производителей транспортных средств, которые не в состоянии выполнить свои обязательства в соответствии с настоящим Регламентом.

Статья 25 **Карты мастерской**

1. Срок действия карт мастерской не должен превышать одного года. При замене карты мастерской компетентный орган должен гарантировать, что критерии, перечисленные в [Статье 24\(2\)](#), соблюдены механиком, мастерской или производителем транспортного средства.

2. Компетентный орган должен обновить карту мастерской в течение 15 рабочих дней после получения действительного запроса на обновление и всей необходимой документации. Если карта мастерской повреждена, потеряна или украдена, то компетентный орган выдает взамен другую карту в течение пяти рабочих дней с момента получения подробного запроса по указанному вопросу. Компетентные органы должны вести реестр утерянных, украденных или дефектных карт.

3. Если государство-член ЕС отзывает одобрение в отношении механика,

мастерской или производителя транспортного средства в соответствии со [Статьей 24](#), то также должна быть отозваны карты мастерской, выпущенные к нему.

4. Государства-члены ЕС должны принять все необходимые меры для предотвращения фальсификации карт мастерской, выдаваемых одобренным механикам, мастерским и производителям транспортных средств.

Глава V Карты водителя

Статья 26 Выдача карт водителя

1. Карты водителя должны выдаваться по запросу водителя компетентным органом власти государства-члена ЕС, в котором постоянно проживает водитель. Карты должны выдаваться в течение одного месяца с момента получения компетентным органом запроса и всей необходимой документации.

2. Для целей настоящей Статьи "постоянное место жительства" - это место, где человек проживает обычно, то есть не менее чем 185 дней в каждом календарном году, в силу личных и профессиональных обязательств, либо, в случае если лицо не имеет профессиональных обязательств, в силу личных обстоятельств, свидетельствующих о тесной связи между данным лицом и местом, где оно проживает.

Для лица, чьи профессиональные обязательства связаны с местом, отличным от места личных связей, вследствие чего указанное лицо, в свою очередь, проживает в разных местах, находящихся в двух или более государствах-членах ЕС, постоянным местом жительства будет считаться место его личных связей при условии, что данное лицо регулярно возвращается в указанное место. Последнее условие может не соблюдаться, в случае если лицо проживает в государстве-члене ЕС в целях выполнения срочного соглашения.

3. Водители должны подтвердить постоянное место жительства любым из соответствующих способов, например, путем предъявления удостоверения личности или любого другого действительного документа. Если у компетентных органов государства-члена ЕС, выдающих [карточку водителя](#), возникают сомнения в отношении истинности заявления о месте постоянного проживания или в целях отдельных специальных проверок, ими может быть запрошена любая дополнительная информация или доказательства.

4. В обоснованных и исключительных случаях государства-члены ЕС вправе выдать временную и невозобновляемую карточку водителя, действительную в течение максимального периода, равного 185 дням, водителю, не имеющему постоянного места жительства в государстве-члене ЕС или в государстве, которое является Стороной Соглашения АЕТР, если данный водитель находится в трудовых отношениях с предприятием, учрежденным в государстве-члене ЕС, выдающем карту и в силу применения положений [Регламента \(ЕС\) 1072/2009 Европейского Парламента и Совета ЕС*\(17\)](#) представившем аттестацию водителя согласно требованиям настоящего Регламента.

Европейская Комиссия на основании данных, предоставляемых государствами-членами ЕС, должна внимательно отслеживать практику применения положений настоящего параграфа. Европейская Комиссия каждые два года должна передавать сделанные выводы Европейскому Парламенту и Совету ЕС и рассматривать, в частности, имеет ли выдача временных карт водителя какие-либо негативные последствия для рынка труда и выдавались ли временные карточки для указанных водителей обычно в более чем одном случае. Комиссия вправе внести соответствующую законодательную инициативу о пересмотре настоящего параграфа.

5. Компетентные органы государства-члена ЕС, выдающего карточку, должны принять необходимые меры, чтобы убедиться в отсутствии у заявителя действительной карточки водителя, и персонифицировать карточку водителя, обеспечив видимость и защиту данных.

6. Срок действия карточки водителя не должен превышать пяти лет.

7. Не допускается приостановка действия или отзыв действительной карточки водителя, за исключением случаев, когда компетентными органами государства-члена ЕС установлен факт фальсификации или использования водителем карточки, держателем которой он не является, или факт получения держателем карты на основе ложных заявлений и/или поддельных документов. Если подобные меры по приостановке или отмене были применены государством-членом ЕС, не являющимся государством выдачи, то карточка им возвращается компетентным органам государства-члена ЕС, выдавшего карточку, как можно скорее с указанием причины, послужившей основанием отказа или приостановки. Если возвращение карты, как ожидается, займет больше двух недель, государство, приостановившее действие или отозвавшее карту, должно проинформировать государство-член ЕС, выдавшее карточку, в течение двух недель о причинах приостановки или отзыва.

8. Государства-члены ЕС должны принять все необходимые меры для предотвращения фальсификации карточек водителя.

9. Настоящая Статья не ограничивает государства-члена ЕС в праве выдать карточку водителя водителю, который имеет постоянное место жительства в той части территории указанного государства-члена ЕС, в отношении которой не распространяется Договор о Европейском Союзе и Договор о функционировании Европейского Союза, при условии применения в указанных случаях соответствующих положений настоящего Регламента.

Статья 27

Использование карточек водителя

1. Карточка водителя является персональной.

2. Водитель может иметь не более одной действительной карточки водителя и имеет право использовать только свою персональную карточку. Не допускается пользование поврежденной карточкой водителя или карточкой, срок действия которой истек.

Статья 28

Обновление карточек водителя

1. Если водитель желает обновить свою карточку водителя, то он должен обратиться в компетентные органы государства-члена ЕС по постоянному месту жительства не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения срока действия карты.

2. При обновлении карточки в случаях, если государство-член ЕС, являющееся местом постоянного проживания водителя, отличается от государства выдачи текущей карточки и если в органы власти указанного выше государства-члена ЕС поступает запрос о продлении карты водителя, органы, выдавшие предшествующую карту, должны быть уведомлены о причинах ее возобновления органами, производящими обновление карточки.

3. В случае поступления запроса о возобновлении карты, срок действия которой подходит к концу, компетентный орган выдает новую карточку до истечения срока действия при условии, что запрос был отправлен в течение сроков, установленных в [параграфе 1](#).

Статья 29

Украденные, утерянные или дефектные карточки водителя

1. Органам, выдающим карточки водителя, надлежит вести учет выданных, украденных, утерянных или дефектных карточек за период длительностью не менее срока действия.

2. Если карточка водителя повреждена или неправильно функционирует, водитель должен вернуть ее компетентному органу государства-члена ЕС, в котором водитель имеет постоянное место жительства. В случае кражи карточки водитель обязан официально заявить в компетентные органы государства, на территории которого совершена кража.

3. О любом случае утери карточки водитель обязан сообщить в официальном заявлении компетентным органам государства-члена ЕС, выдавшего карточку, и компетентным органам государства-члена ЕС, в котором водитель имеет постоянное место жительства, если это различные государства.

4. Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует, утеряна или украдена, водитель должен в течение семи календарных дней подать заявку на замену в компетентные органы государства-члена ЕС, в котором водитель имеет постоянное место жительства. Указанные органы в течение восьми рабочих дней после получения ими подробного запроса по данному случаю должны осуществить замену карточки.

5. В обстоятельствах, изложенных в [параграфе 4](#), водитель вправе продолжать управлять транспортным средством без карточки водителя в течение периода, не превышающего 15 календарных дней, или в течение более длительного периода, если это необходимо для возвращения транспортного средства на территорию базирования при условии, что водитель может доказать невозможность выпуска или использования карточки в течение данного периода.

Статья 30

Взаимное признание и обмен карточек водителя

1. Карточки водителя, выдаваемые государствами-членами ЕС, взаимно признаются.

2. Если держатель действующей карточки водителя, выданной государством-членом ЕС, определил иное государство-член ЕС в качестве постоянного места жительства, он вправе запросить обмен его карточки водителя на эквивалентную. Проверка действительности выданной карты является обязанностью государства-члена ЕС, производящего обмен.

3. Государства-члены ЕС, производящие обмен, должны вернуть старую карточку водителя компетентным органам выдавшего ее государства-члена ЕС с указанием причины возврата.

4. Если государство-член ЕС производит замену или обмен карточки водителя, то замена или обмен, а также любые последующие замена или обмен должны быть зарегистрированы в данном государстве-члене ЕС.

Статья 31

Электронный обмен информацией о карточках водителя

1. В целях установления факта отсутствия у заявителя действительной карточки водителя согласно Статье 26 государства-члены ЕС должны создать национальные электронные реестры, содержащие следующую информацию о карточках водителей, в том числе указанных в [Статье 26\(4\)](#), в течение минимального периода, равного сроку действия данных карт:

- фамилию и имя водителя;
- дату рождения и место рождения водителя при наличии данных;
- действительный номер водительского удостоверения и страну выдачи водительских прав (если применимо);
- статус карточки водителя;
- номер карточки водителя.

2. Европейской Комиссии и государствам-членам ЕС надлежит принять все необходимые меры для обеспечения взаимосвязи и доступности электронных реестров на всей территории Европейского Союза при помощи системы обмена сообщениями ТАХОнет, указанной в Рекомендации 2010/19/ЕС, или совместимой системы. В случае использования совместимой системы обмен электронными данными со всеми прочими государствами-членами ЕС должен быть возможен через систему обмена сообщениями ТАХОнет.

3. При выпуске, замене и при необходимости при обновлении карточки водителя государства-члены ЕС должны проверить с помощью электронного обмена данными, что водитель не имеет ранее выданной действительной карточки водителя. Передаваемые данные должны ограничиваться информацией, необходимой для целей указанной проверки.

4. Контролирующим должностным лицам должен быть предоставлен доступ к

электронному реестру в целях проверки статуса карты водителя.

5. Европейская Комиссия принимает имплементационные акты в целях установления общих процедур и спецификаций, необходимых для соединения, указанного в [параграфе 2](#), в том числе по вопросам формата для обмена данными, технических процедур для электронного консультирования с национальными электронными реестрами, процедур доступа и механизмов безопасности. Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

Глава VI Применение оборудования

Статья 32 Надлежащее использование тахографов

1. Транспортным предприятиям и водителям надлежит обеспечить правильное функционирование и надлежащее использование цифровых тахографов и карточек водителя. Транспортные предприятия и водители, использующие [аналоговые тахографы](#), должны обеспечить их правильное функционирование, а также надлежащее использование регистрационных листов.

2. Цифровые тахографы не должны быть установлены таким образом, чтобы они могли автоматически переключаться на определенную категорию деятельности, когда двигатель или зажигание автомобиля выключены, если у водителя не остается возможности выбрать ручную соответствующую категорию деятельности.

3. Запрещается подделывать, скрывать, замалчивать или уничтожить данные, записанные на регистрационном листе или хранящиеся в тахографе или на карточке водителя, или распечатках из тахографа. Любые манипуляции с тахографом, регистрационным листом или карточкой водителя, которые могут привести к фальсификации, замалчиванию или уничтожению данных и/или печатной информации также должны быть запрещены. Ни одно устройство, которое может быть использовано в указанных целях, не должно находиться на транспортном средстве.

4. Транспортные средства не должны быть укомплектованы более чем одним тахографом, за исключением оснащения в целях эксплуатационных испытаний согласно [Статье 21](#).

5. Государства-члены ЕС должны запретить производство, дистрибуцию, рекламу и/или продажу устройств, созданных и/или предназначенных для производства манипуляций с тахографом.

Статья 33 Ответственность транспортных предприятий

1. Транспортные предприятия несут ответственность за обеспечение

надлежащего обучения и инструктажа водителей в отношении правильного функционирования тахографов, цифровых или аналоговых. Транспортные предприятия должны проводить регулярные проверки надлежащего использования тахографов их водителями. Транспортные предприятия не должны давать водителям какие-либо прямые или косвенные указания, ведущие к ненадлежащему использованию тахографов.

Транспортные предприятия должны выдавать достаточное количество регистрационных листов водителям транспортных средств, оснащенных аналоговыми тахографами, принимая во внимание тот факт, что регистрационные листы по своему характеру являются персональными, учитывая продолжительность срока службы и возможную необходимость замены поврежденных или изъятых уполномоченным на осуществление проверок должностным лицом регистрационных листов. Транспортные предприятия должны выдавать водителям регистрационные листы только одобренного образца для использования в оборудовании, установленном на транспортном средстве.

Если транспортное средство оснащено **цифровым тахографом**, транспортное предприятие и водитель должны гарантировать, что в случае проверки по запросу должностного лица, наделенного контрольными полномочиями, распечатка данных из тахографа с учетом продолжительности срока службы может быть осуществлена правильно.

2. Транспортные предприятия должны хранить регистрационные листы и распечатки, если они были сделаны в соответствии с требованиями **Статьи 35**, в хронологическом порядке и в разборчивой форме не менее одного года после их использования. По запросу заинтересованных водителей транспортные предприятия обязаны предоставлять копии указанных хранящихся документов. Также транспортные предприятия обязаны предоставлять копии данных, загруженных из карточек по запросу соответствующих заинтересованных водителей, вместе с печатными бумажными версиями указанных копий. Регистрационные листы, распечатки и загруженные данные должны быть получены или переданы по запросу любого уполномоченного должностного лица, наделенного контрольными полномочиями.

3. Транспортные предприятия несут ответственность за нарушения требований настоящего Регламента, совершенные их водителями или водителями, находящимися в их распоряжении. Однако государства-члены ЕС вправе сделать обязательным условием наступления указанной ответственности нарушение транспортным предприятием требований **первого подпараграфа параграфа 1** настоящей Статьи и **Статьи 10(1) и (2)** Регламента (ЕС) 561/2006.

ГАРАНТ:

Статья 34 **применяется** со 2 марта 2015 г.

Статья 34

Использование карточек водителя и регистрационных листов

1. Водители должны использовать регистрационные листы или карточки водителя каждый день при управлении автомобилем с момента, когда им передано

транспортное средство. Регистрационный лист или карточка водителя не извлекаются до конца ежедневного периода работы, если их извлечение не санкционировано на ином основании. Ни один регистрационный лист или карточка водителя не могут использоваться в течение периода, превышающего период, для которого они предназначены.

2. Водители должны бережливо относиться к регистрационным листам или карточкам водителя и не должны использовать загрязненные или поврежденные регистрационные листы или карточки водителя.

3. В тех случаях, когда в результате нахождения водителя вне автомобиля водитель не может использовать тахограф, установленный на транспортном средстве, периоды времени, указанные в [пунктах \(ii\), \(iii\) и \(iv\) параграфа 5 \(b\)](#):

(a) если транспортное средство оснащено аналоговым тахографом, должны быть внесены в регистрационный лист либо вручную с помощью автоматической фиксации или иными способами, разборчиво и без загрязнений регистрационного листа; или

(b) если транспортное средство оснащено цифровым тахографом, должны быть внесены в карточку водителя с помощью предусмотренной в тахографе возможности ввода данных вручную.

Государства-члены ЕС не должны возлагать на водителей требование о предоставлении форм, подтверждающих их деятельность во время нахождения вне транспортного средства.

4. В тех случаях, когда на борту транспортного средства, оснащенного цифровым тахографом, находится более одного водителя, каждый из водителей должен удостовериться, что его карточка водителя была вставлена в правильный разъем тахографа.

В тех случаях, когда на борту транспортного средства, оснащенного аналоговым тахографом, находится более одного водителя, водители должны вносить необходимые корректировки таким образом, чтобы на регистрационном листе фиксировалась соответствующая информация о водителе в момент фактического управления им транспортным средством.

5. Водители должны:

(a) обеспечить соответствие времени, записываемого в регистрационном листе, официальному времени в стране регистрации транспортного средства;

(b) оперировать коммутационными механизмами, позволяющими отчетливо по отдельности зафиксировать следующие периоды времени:

(i) под знаком



: время вождения;

(ii) под знаком



: "прочая деятельность" - любая деятельность, отличная от вождения, в соответствии с определением [пункта \(а\) Статьи 3](#) Директивы 2002/15/ЕС, а также любая работа в рамках отношений с тем же или иным работодателем внутри или вне транспортного сектора;

(iii) под знаком



: "присутствие" в соответствии с определением [пункта \(b\) Статьи 3](#) Директивы 2002/15/ЕС,

(iv) под знаком



: перерывы или отдых.

6. Каждый водитель транспортного средства, оснащенного аналоговым тахографом, обязан вводить следующую информацию в регистрационный лист:

(a) в начале использования регистрационного листа - свои фамилию и имя;

(b) дату и место начала использования регистрационного листа и дату и место завершения его использования;

(c) регистрационный номер каждого транспортного средства, к которому водитель прикреплен, в начале первого рейса, зарегистрированного на листе, а затем в случае смены транспортного средства во время использования регистрационного листа;

(d) показания одометра:

(i) в начале первого рейса, зафиксированного на регистрационном листе;

(ii) в конце последнего рейса, зафиксированного на регистрационном листе;

(iii) в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня показания на первом транспортном средстве, к которому был прикреплен водитель, и показания на следующем транспортном средстве;

(e) время любой замены транспортного средства.

7. Водитель обязан вводить в цифровой тахограф символы стран, в которых ежедневно начинается и заканчивается период работы. Государство-член ЕС может потребовать от водителей транспортных средств, занимающихся перевозками на их территории, предоставлять дополнительные более подробные

географические характеристики наряду с символом страны, если государство-член ЕС уведомило Европейскую Комиссию об указанных географических характеристиках до 1 апреля 1998 г.

Требование, указанное в первом предложении [первого подпараграфа](#), не является обязательным для водителей, если тахограф автоматически записывает данные о местоположении в соответствии со [Статьей 8](#).

Статья 35

Поврежденные карточки водителя и регистрационные листы

1. В случае повреждения регистрационного листа, содержащего записи, или карточки водителя, водители должны сохранить поврежденный регистрационный лист или карточку водителя вместе с любым запасным регистрационным листом, используемым для его замены.

2. Если карточка водителя повреждена, неисправна, утеряна или украдена, водитель должен:

(а) в начале своего рейса распечатать подробные сведения о транспортном средстве, которым он управляет, и внести следующие сведения в указанную распечатку:

(i) сведения, позволяющие идентифицировать водителя (имя, карточку водителя или номер водительского удостоверения), в том числе свою подпись;

(ii) периоды, указанные в [пунктах \(ii\), \(iii\) и \(iv\) Статьи 34\(5\)\(b\)](#);

(b) в конце пути распечатать данные о периодах времени, которые зарегистрированы тахографом, записать любые периоды прочей деятельности, присутствия и отдыха, имевшие место после распечатки, сделанной в начале рейса, которые не были зафиксированы тахографом, и указать в этом документе данные, позволяющие идентифицировать водителя (имя, карточку водителя или номер водительского удостоверения), в том числе подпись водителя.

Статья 36

Записи, которые должен производить водитель

1. В тех случаях, когда водитель управляет транспортным средством, оснащенным аналоговым тахографом, по запросу должностного лица, наделенного контрольными полномочиями, он должен предъявить:

(i) регистрационные листы за текущий день, а также использованные водителем в течение предыдущих 28 дней;

(ii) карточку водителя, если он является держателем таковой; и

(iii) любые записи, сделанные вручную, и распечатки, сделанные в течение текущего дня и предыдущих 28 дней в соответствии с требованиями на основании настоящего Регламента и [Регламента \(ЕС\) 561/2006](#).

2. В тех случаях, когда водитель управляет транспортным средством, оснащенным цифровым тахографом, по запросу должностного лица, наделенного контрольными полномочиями, он должен предъявить:

(i) свою карточку водителя;

(ii) любые записи, сделанные вручную, и распечатки, сделанные в течение текущего дня и предыдущих 28 дней в соответствии с требованиями настоящего Регламента и Регламента (ЕС) 561/2006;

(iii) регистрационные листы, соответствующие периоду, указанному в пункте (ii), в то время, когда он управлял транспортным средством, оснащенным аналоговым тахографом.

3. Должностное лицо, наделенное контрольными полномочиями, вправе проверить соответствие требованиям Регламента (ЕС) 561/2006 путем анализа регистрационных листов, отображаемых, распечатанных или загруженных данных, записанных тахографом или с помощью карточки водителя, или за неимением указанных сведений любых других сопроводительных документов, которые обосновывают несоответствие положениям, таким как положения Статей 29 (2) и 37(2) настоящего Регламента.

Статья 37

Процедуры в случае неисправности оборудования

1. В случае поломки или неправильной работы тахографа транспортное предприятие обязано организовать ремонт тахографа официально одобренным механиком или мастерской, как только позволят обстоятельства.

Если транспортное средство не может вернуться на территорию транспортного предприятия в течение одной недели со дня поломки или выявления неправильного функционирования, то ремонт должен быть произведен в пути.

Меры, принимаемые государствами-членами ЕС в соответствии со Статьей 41, должны наделять компетентные органы власти полномочием запрещать использование транспортного средства в тех случаях, когда поломка или неправильное функционирование не были устранены в соответствии с **первым и вторым подпараграфом** настоящего параграфа в рамках требований национального законодательства соответствующего государства-члена ЕС.

2. В период неисправности или неправильного функционирования тахографа водитель должен указывать данные, позволяющие его идентифицировать (имя, карточка водителя или водительского удостоверения), в том числе подпись, а также информацию о различных периодах времени, которые перестали регистрироваться или верно выводиться на печать тахографом:

(a) на регистрационном листе или листах; или

(b) на временном листе, который должен прилагаться к регистрационному листу или должен храниться вместе с карточкой водителя.

Глава VII

Принудительное исполнение и санкции

Статья 38

Должностные лица, наделенные контрольными полномочиями

1. В целях эффективного контроля за соблюдением требований настоящего Регламента, должностным лицам, наделенным контрольными полномочиями, должны быть предоставлены необходимое оборудование и соответствующие правовые полномочия, позволяющие им выполнять обязанности, возложенные в соответствии с настоящим Регламентом. В частности, указанное оборудование включает в себя:

(а) **контрольные карты**, предоставляющие доступ к информации, записанной на тахографе, на карте тахографа и дополнительно на картах мастерских;

(b) инструменты, необходимые для загрузки файлов данных с бортовых устройств и карт тахографа и анализа указанных файлов данных и распечаток с цифровых тахографов в сочетании с регистрационными листами или диаграммами аналоговых тахографов.

2. Если после проведения проверки должностные лица, наделенные контрольными полномочиями, обнаруживают достаточные доказательства, ведущие к обоснованному подозрению в мошенничестве, они должны быть наделены полномочием направить транспортное средство в специализированную мастерскую для проведения дальнейших испытаний с целью проверки тахографа на:

(а) правильность работы;

(b) правильность записи и хранения тахографом данных, а также параметров калибровки.

3. Должностные лица, наделенные контрольными полномочиями, должны быть уполномочены запрашивать у уполномоченных мастерских проведение испытаний, указанных в **параграфе 2**, и специальных тестов, предназначенных для обнаружения присутствия устройств манипуляции. Если устройства манипуляции были обнаружены, оборудование, в том числе само устройство, бортовой блок или его компоненты и карточки водителя могут быть изъяты из автомобиля и использованы в качестве доказательств в соответствии с национальными правилами процедуры обращения с подобными доказательствами.

4. Должностные лица, наделенные контрольными полномочиями, в соответствующих случаях должны использовать возможность проверки находящихся на месте тахографов и карточек водителя в рамках проверки на территории предприятий.

Статья 39

Обучение должностных лиц, наделенных контрольными полномочиями

1. Государствам-членам ЕС надлежит обеспечить соответствующую подготовку должностных лиц, наделенных контрольными полномочиями, для осуществления анализа записанных данных и проверки тахографов в целях достижения результативного и гармонизированного контроля и принудительного исполнения.

2. Государства-члены ЕС должны информировать Европейскую Комиссию о требованиях к обучению своих должностных лиц, наделенных контрольными полномочиями, до 2 сентября 2016 г.

3. Европейская Комиссия посредством имплементационных актов принимает меры, определяющие содержание начального и последующего обучения должностных лиц, наделенных контрольными полномочиями, включая обучение по вопросам техник целевого контроля и выявления устройств манипуляций и фактов мошенничества. Указанные меры должны включать рекомендации по содействию осуществлению соответствующих положений настоящего Регламента и [Регламента \(ЕС\) 561/2006](#). Данные имплементационные акты должны быть приняты в соответствии с процедурой проверки, указанной в [Статье 42\(3\)](#).

4. Государства-члены ЕС должны включать содержание, определенное Европейской Комиссией, в программу обучения должностных лиц, наделенных контрольными полномочиями.

Статья 40 **Взаимная помощь**

Государства-члены ЕС оказывают друг другу помощь в применении настоящего Регламента и в проверке соответствия его требованиям.

В рамках указанной взаимопомощи компетентные органы государств-членов ЕС, в частности, должны регулярно направлять друг другу всю имеющуюся информацию относительно нарушений требований настоящего Регламента механиками и мастерскими, а также о практиках манипуляций и любых штрафных санкциях, возложенных за указанные нарушения.

Статья 41 **Штрафы**

1. Государства-члены ЕС в соответствии с национальными конституционными положениями устанавливают правила применения санкций в отношении нарушений требований настоящего Регламента и принимают все необходимые меры для обеспечения их выполнения. Указанные штрафные санкции должны быть эффективными, пропорциональными, оказывающими сдерживающее воздействие, недискриминационными и должны соответствовать категориям нарушений, установленным в Директиве 2006/22/ЕС.

2. Государства-члены ЕС должны уведомить Европейскую Комиссию о мерах и правилах относительно штрафов до 2 марта 2016 г. Государства-члены ЕС должны информировать Европейскую Комиссию о любых последующих изменениях в указанных мерах.

Глава VIII **Заключительные положения**

Статья 42 **Комитет**

1. Европейской Комиссии оказывает содействие комитет. Указанный комитет должен быть комитетом в значении Регламента (ЕС) 182/2011.

2. При ссылке на данный параграф подлежит применению Статья 4 Регламента (ЕС) 182/2011.

3. При ссылке на данный параграф подлежит применению Статья 5 Регламента (ЕС) 182/2011.

Если комитет не представляет заключение, Европейская Комиссия не вправе принять проект имплементационного акта. В указанной ситуации подлежит применению третий подпараграф Статьи 5(4) Регламента (ЕС) 182/2011.

Если заключение комитета представляется в рамках письменной процедуры, такая процедура прекращается без результата, если в течение срока представления заключения соответствующее решение примет председатель комитета либо об этом запросит простое большинство членов комитета.

Статья 43

Форум по вопросам тахографов

1. Необходимо организовать Форум по вопросам тахографов в целях поддержания диалога по техническим вопросам, связанным с тахографами, между экспертами государств-членов ЕС, членами комитета, указанного в [Статье 42](#), и экспертами третьих стран, использующих тахографы в рамках Соглашения AETR.

2. Государства-члены ЕС делегируют в качестве экспертов для участия в Форуме по вопросам тахографов экспертов, участвующих в комитете, указанном в [Статье 42](#).

3. Форум по вопросам тахографов должен быть открыт для участия экспертов из заинтересованных третьих стран, являющихся сторонами Соглашения AETR.

4. Заинтересованные стороны, производители транспортных средств, производители тахографов, социальные партнеры и Европейский инспектор по защите данных должны быть приглашены на Форум по вопросам тахографов.

5. Форум по вопросам тахографов принимает собственный регламент.

6. Форум по вопросам тахографов должен созываться не реже одного раза в год.

Статья 44

Уведомление о мерах, принятых на национальном уровне

Государства-члены ЕС должны представить Европейской Комиссии тексты законодательных, регламентарных и административных положений, принятых ими в области, регулируемой настоящим Регламентом, не позднее чем через 30 дней с момента их принятия. Первое уведомление должно быть направлено не позднее 2 марта 2015 г.

Статья 45 применяется со 2 марта 2015 г.

Статья 45 **Внесение изменений в Регламент (ЕС) 561/2006**

В Регламент (ЕС) 561/2006 настоящим вносятся следующие изменения:

(1) Статью 3 после пункта (а) дополнить пунктом следующего содержания:

"(aa) транспортные средства или комбинации транспортных средств, максимально допустимая масса которых не превышает 7,5 тонн, используемые для перевозки материалов, оборудования или механизмов, которые применяются водителем в рамках его трудовой деятельности, в радиусе, не превышающем 100 км от места расположения предприятия, и при условии, что вождение не является основным видом деятельности лица, управляющего транспортным средством";

(2) в Статью 13(1) внести следующие изменения:

(a) в пунктах (d), (f) и (p), слова "50 километров" или "50 км" заменить на "100 км";

(b) первый подпараграф пункта (d) заменить следующим:

"(d) транспортные средства или комбинации транспортных средств, максимально допустимая масса которых не превышает 7,5 тонн, используемые лицами, оказывающими универсальные услуги в соответствии с определением Статьи 2(13) Директивы 97/67/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 15 декабря 1997 г. об общих правилах развития внутреннего рынка почтовых услуг Сообщества и о повышении качества обслуживания*(18), доставка товаров у которых является частью универсальной услуги.

Статья 46 **Переходные положения**

В силу того, что имплементационные акты в соответствии с положениями настоящего Регламента еще не были приняты и не могут применяться наряду с настоящим Регламентом, положения Регламента (ЕЭС) 3821/85, включая Приложение IV, продолжают действовать в рамках переходного периода до даты применения имплементационных актов, принятых согласно настоящему Регламенту.

Статья 47 **Отмена**

Регламент (ЕЭС) 3821/85 настоящим отменяется. Ссылки на отмененный Регламент должны толковаться как ссылки на настоящий Регламент.

Статья 48 **Вступление в силу**

Настоящий Регламент вступает в силу на следующий день с момента [опубликования](#) в Официальном Журнале Европейского Союза.

Настоящий Регламент применяется со 2 марта 2016 г. с учетом переходных положений, изложенных в [Статье 46](#). [Статьи 24](#), [34](#) и [45](#) применяются со 2 марта 2015 г.

Настоящий Регламент является обязательным во всей своей полноте и непосредственно применяется во всех государствах-членах ЕС.

Совершено в Страсбурге 4 февраля 2014 г.

От имени Европейского Парламента
Председатель
M. Schulz

От имени Совета ЕС
Председатель
E. Venizelos

Приложение I

Требования к конструкции, испытаниям, установке и проверке аналоговых тахографов

I. Определения

Для целей настоящего Приложения:

(а) "**записывающее оборудование**" или "**аналоговый тахограф**" означает: оборудование, предназначенное для установки на дорожные транспортные средства для отображения и автоматической или полуавтоматической записи данных о движении указанных транспортных средств и данных об определенных периодах деятельности их водителей;

(б) "**постоянная записывающего оборудования**" означает: цифровую характеристику, обозначающую значение входящего сигнала, необходимого для отображения и записи пройденного расстояния, равного одному километру. Данная постоянная величина должна быть выражена либо в числе оборотов на километр пробега ($k = _ \text{ об/км}$), или в импульсах на километр ($k = _ \text{ имп/км}$);

(с) "**характеристический коэффициент**" означает: цифровую характеристику, показывающую величину выходного сигнала, который создается тем элементом транспортного средства, который соединяет его с записывающим оборудованием (вторичным валом или осью коробки передач), когда транспортное средство проходит расстояние в один измеренный километр при нормальных условиях испытания (смотри [пункт 4](#) Части VI настоящего Приложения). Характеристический коэффициент выражается либо в оборотах на

километр ($W = \dots$ об/км), либо в импульсах на километр ($W = \dots$ имп/км);

(d) "эффективная окружность ведущих колес" означает:

среднее расстояние, пройденное несколькими колесами, перемещающими транспортное средство (ведущими колесами) при одном полном обороте. Измерение указанных расстояний должно происходить при нормальных условиях испытания (см. пункт 4 Части VI настоящего Приложения) и выражается в виде: $1 = \dots$ мм.

II. Общие характеристики и функции записывающего оборудования

С помощью оборудования должна быть возможной фиксация следующих показателей:

1. расстояние, пройденное транспортным средством;
2. скорость транспортного средства;
3. время вождения;
4. прочие периоды работы и доступности;
5. перерывы и ежедневное время отдыха;
6. факты вскрытия корпуса, где хранятся регистрационные листы;

7. для электронного **записывающего оборудования**, которое работает на основе электронных сигналов, передаваемых от датчиков расстояния и скорости, любые сбои энергоснабжения записывающего оборудования, продолжительность которых превышает 100 миллисекунд, в блоке питания записывающего оборудования (за исключением освещения), сбои в энергоснабжении датчиков расстояния, а также любые сбои сигналов, ведущих к датчикам расстояния и скорости.

Для транспортных средств, используемых двумя водителями, оборудование должно обеспечивать одновременную, но отдельную запись на двух отдельных регистрационных листах данных о периодах, указанных в **пунктах 3, 4 и 5 первого параграфа**.

III. Требования к конструкции записывающего оборудования

(a) Общие положения

1. Записывающее оборудование должно включать в себя:

1.1. визуальные приспособления, отображающие:

- пройденное расстояние (устройство записи расстояния);
- скорость (спидометр);
- время (часы).

1.2. Записывающие устройства, включающие:

- устройство записи пройденного пути;
- устройство записи скорости;
- одно или несколько устройств записи времени, отвечающее требованиям,

изложенным в **пункте (с)(4)**.

1.3. Способы маркировки, отражающиеся на регистрационном листе индивидуально:

- каждый факт вскрытия корпуса, где находится данный регистрационный лист;

- для электронного записывающего оборудования в соответствии с определением [пункта 7 первого параграфа](#) Части II любой сбой энергоснабжения записывающего оборудования (за исключением освещения), продолжительность которого превышает 100 миллисекунд, не позднее момента, когда энергоснабжение вновь будет включено;

- для электронного записывающего оборудования в соответствии с определением [пункта 7 первого параграфа](#) Части II любой сбой энергоснабжения датчиков скорости и расстояния и любой сбой сигнала, ведущего к датчикам скорости и расстояния, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд.

2. Любое включение в оборудование дополнительных устройств, помимо перечисленных в [пункте 1](#), не должно оказывать влияние на надлежащее функционирование обязательных устройств или на считывание данных с указанных устройств.

Оборудование должно быть представлено на одобрение в комплекте со всеми подобными дополнительными устройствами.

3. Материалы

3.1. Все составные части записывающего оборудования должны быть изготовлены из материалов, обладающих достаточной устойчивостью и механической прочностью, а также стабильными электрическими и магнитными характеристиками.

3.2. Любое изменение в составной части оборудования или в характере материалов, используемых для его производства, перед применением на производстве должно быть представлено на одобрение в орган, предоставивший официальное одобрение типа для оборудования.

4. Измерение пройденного расстояния

Пройденное расстояние может быть измерено и записано либо:

- таким образом, чтобы включать в себя движение вперед и задний ход; или
- с учетом только движения вперед.

Любая запись перемещений задним ходом ни при каких обстоятельствах не должна влиять на ясность и точность прочих записей.

5. Измерение скорости

5.1. Диапазон измерения скорости должен соответствовать установленному в сертификате одобрения типа.

5.2. Собственная частота и затухание измерительного устройства должны позволять инструментам, отображающим и записывающим скорость в рамках диапазона измерений, отслеживать изменения ускорения до 2 м/с^2 в пределах принятых допусков.

6. Измерение времени (часы)

6.1. Контрольный блок для перенастройки часов должен быть расположен внутри корпуса, содержащего регистрационный лист; каждое вскрытие данного корпуса должно автоматически регистрироваться на регистрационном листе.

6.2. Если механизм движения регистрационного листа вперед контролируется

часами, то период, в течение которого последний будет правильно работать после полной намотки, должен не менее чем на 10% превышать период, соответствующий максимальному запасу листов, содержащемуся в оборудовании.

7. Освещение и защита

7.1. Визуальные приборы контрольного устройства должны быть оснащены соответствующими неослепляющими приборами освещения.

7.2. Для нормальных условий использования все внутренние части оборудования должны быть защищены от влаги и пыли. В дополнение они должны быть защищены от несанкционированного вскрытия с помощью использования корпусов, которые можно опечатывать.

(b) Визуальные приборы

1. Индикатор пройденного расстояния (регистратор расстояния)

1.1. Минимальная цена деления шкалы устройства, показывающего пройденное расстояние, должна составлять 0,1 километра. Цифры, показывающие гектометры, должны четко различаться с цифрами, показывающими целые километры.

1.2. Цифры на шкале регистратора расстояния должны быть четко различимы, и их размер по высоте должен составлять не менее 4 мм.

1.3. Регистратор расстояния должен позволять считать не менее 99 999,9 километров.

2. Индикаторы скорости (спидометр)

2.1. В рамках диапазона измерения шкала скорости должна быть равномерно градуирована на деления по 1, 2, 5 или 10 километров в час. Цена деления шкалы скорости (расстояние между двумя последовательными делениями) не должна превышать 10% от максимальной скорости, указанной на шкале.

2.2. Диапазон за пределами измеренного может не отмечаться цифрами.

2.3. Длина каждого промежутка шкалы, соответствующего разнице скорости в 10 километров в час, должна составлять не менее 10 миллиметров.

2.4. На индикаторе со стрелкой расстояние между стрелкой и стеклом прибора не должно превышать 3 миллиметра.

3. Индикатор времени (часы)

Индикатор времени должен быть видимым снаружи устройства и должен позволять ясно, просто и однозначно считывать его показания.

(c) Регистрирующие приборы

1. Общие положения

1.1. На всем оборудовании независимо от формы регистрационного листа (лента или диск), должен быть нанесен знак, позволяющий правильно установить регистрационный лист таким образом, чтобы показываемое часами время и отметка о времени на листе совпадали.

1.2. Механизм, обеспечивающий движение регистрационного листа, должен обеспечивать равномерное движение, установку и извлечение листа.

1.3. Для регистрационных листов в форме диска устройство, обеспечивающее движение вперед, должно контролироваться часовым механизмом. В данном случае круговое движение листа должно быть непрерывным и равномерным с минимальной скоростью 7 миллиметров в час, измеряемой по внутренней границе круга, обозначающей границу зоны записи скорости. В оборудовании ленточного типа, где устройство, обеспечивающее движение листов вперед, контролируется часовым механизмом, скорость прямолинейного движения вперед должна составлять не менее 10 миллиметров в час.

1.4. Запись пройденного расстояния, скорости транспортного средства и любого факта вскрытия корпуса, содержащего регистрационный лист или листы, должна быть автоматической.

2. Регистрация пройденного пути

2.1. Каждый километр пройденного расстояния должен быть представлен на записи в виде отклонения не менее чем один миллиметр в соответствующей системе координат.

2.2. Даже на скоростях, приближающихся к верхнему пределу диапазона измерения, регистрация расстояний должна оставаться четкой.

3. Регистрация скорости

3.1. Независимо от формы регистрационного листа перо самописца, регистрирующего скорость, по общему правилу должно двигаться по прямой линии и под прямым углом по отношению к направлению движения регистрационного листа. Однако движение пера самописца может быть криволинейным при соблюдении следующих условий:

- след, оставляемый пером самописца, должен быть перпендикулярным к средней окружности (для листов в форме диска) или к оси (для листов в форме ленты) зоны, предназначенной для регистрации скорости;

- соотношение между радиусом кривой следа, оставленного пером самописца, и шириной зоны, предназначенной для регистрации скорости, должно составлять не менее чем 2,4 к 1 независимо от формы регистрационного листа;

- градуировка шкалы времени должна проходить через зону записи в форме кривой того же радиуса, что и след, оставляемый пером самописца. Расстояния между делениями на шкале времени должны соответствовать периоду, который не превышает одного часа.

3.2. Каждое изменение скорости на 10 километров в час должно быть отражено на записи в виде отклонения не менее чем 1,5 миллиметра в соответствующей системе координат.

4. Регистрация времени

4.1. Конструкция контрольного устройства должна позволять всегда автоматически регистрировать период вождения и в случае необходимости с помощью прибора включения отдельно зарегистрировать прочие периоды времени, как показано в [пунктах \(ii\), \(iii\) и \(iv\) Статьи 34\(5\)\(b\)](#) настоящего Регламента.

4.2. По характеристикам следов, их взаимному расположению и при необходимости по знакам, указанным в [Статье 34](#) настоящего Регламента, должны ясно распознаваться разные периоды времени. Разные периоды времени должны отличаться друг от друга на записи толщиной соответствующих следов или с помощью любой другой системы, эффективность которой по меньшей мере

сопоставима с точки зрения удобочитаемости и легкости расшифровки записи.

4.3. На транспортных средствах, экипаж которых состоит более чем из одного водителя, записи, указанные в [пункте 4.1](#), должны осуществляться на отдельных регистрационных листах, каждый из которых предназначен для определенного водителя. В данном случае движение отдельных листов вперед должно обеспечиваться либо единым механизмом, либо отдельными синхронизированными механизмами.

(d) Запирающее устройство

1. Корпус, содержащий регистрационный лист или листы и контрольный блок для перенастройки часов, должен быть оборудован замком.

2. Каждый факт вскрытия корпуса, содержащего регистрационный лист или листы и контрольный блок для перенастройки часов, должен автоматически регистрироваться на листе или листах.

(e) Маркировка

1. На стекле прибора должна быть нанесена следующая маркировка:

- рядом с цифрой, показываемой регистратором расстояния, - единица измерения расстояния, обозначенная сокращением "км";
 - рядом со шкалой скорости - знак "км/ч";
 - диапазон шкалы спидометра - в форме " $V_{\text{мин.}}$... км/ч, $V_{\text{макс.}}$... км/ч".
- Данная маркировка не нужна, если она указана на табличке описания оборудования.

Данные требования не распространяются на контрольные устройства, официально одобренные до 10 августа 1970 г.

2. Табличка описания должна быть встроена в оборудование и должна иметь следующую видимую при установке оборудования маркировку:

- наименование и адрес производителя оборудования;
- номер, присвоенный производителем, и год изготовления;
- знак одобрения типа оборудования;
- постоянную оборудования в форме " $k = \dots$ об/км" или " $k = \dots$ имп/км";
- факультативно диапазон измерения скорости в форме, указанной в [пункте 1](#);
- если прибор чувствителен к углу наклона, что может сказаться на данных, выдаваемых оборудованием в степени, превышающей допустимые отклонения, разрешенный угол выражается как:



где α - угол, измеренный при горизонтальном положении лицевой части (обращенной вверх) оборудования, для которого калибруется прибор, а β и γ соответственно являются максимальными допустимыми верхним и нижним отклонением от угла калибрования α .

(f) Максимально допустимые отклонения (визуальные и регистрирующие приборы)

1. На испытательном стенде перед установкой:

(a) пройденное расстояние:

1% в большую или меньшую сторону от реального расстояния, если данное расстояние составляет не менее одного километра;

(b) скорость:

3 км/ч в большую или меньшую сторону от реальной скорости;

(c) время:

\pm две минуты в день, но не более 10 минут за семь дней в случаях, если продолжительность времени хода часов после их повторного завода не меньше указанного периода.

2. При установке:

(a) пройденное расстояние:

2% в большую или меньшую сторону от реального расстояния, если данное расстояние составляет не менее одного километра;

(b) скорость:

4 км/ч в большую или меньшую сторону от реальной скорости;

(c) время:

\pm две минуты в день; или

\pm 10 минут за семь дней.

3. При эксплуатации:

(a) пройденное расстояние:

4% в большую или меньшую сторону от реального расстояния, если данное расстояние составляет не менее одного километра;

(b) скорость:

6 км/ч в большую или меньшую сторону от реальной скорости;

(c) время:

± две минуты в день; или

± 10 минут за семь дней.

4. Максимально допустимые отклонения, указанные в [пунктах 1, 2 и 3](#), действительны при температуре от 0°C до 40°C, температура измеряется в непосредственной близости от оборудования.

5. Измерение максимально допустимых отклонений, указанных в [пунктах 2 и 3](#), должно производиться в условиях, указанных в [Части VI](#).

IV. Регистрационные листы

(a) Общие положения

1. Регистрационные листы не должны затруднять нормальное функционирование прибора. Содержащиеся на них записи должны быть нестираемыми, должны легко читаться и должны быть четкими.

Регистрационные листы должны сохранять свои параметры и все занесенные на них записи в нормальных условиях влажности и температуры.

В дополнение регистрационные листы должны быть пригодны для ведения записей, не вызывая повреждений листа и без ухудшения четкости записей, информации, указанной в [Статье 34](#) настоящего Регламента.

В нормальных условиях хранения записи должны оставаться четко различимыми не менее одного года.

2. Минимальная возможная продолжительность записи на листах, независимо от их формы, должна составлять 24 часа.

Если соединяются несколько дисков для увеличения продолжительности непрерывной продолжительности записи, которая может быть обеспечена без вмешательства персонала, соединения между различными дисками должны выполняться таким образом, чтобы не было перерывов в записи или ее наложений в момент перехода с одного диска на другой.

(b) Зоны записи и их градация

1. Регистрационные листы должны иметь следующие зоны:

- зона, предназначенная исключительно для данных, относящихся к скорости;
- зона, предназначенная исключительно для данных, относящихся к пройденному расстоянию;

- одна или несколько зон для данных, относящихся ко времени вождения, периодам прочей деятельности и нахождения на рабочем месте, перерывам в работе и периодам отдыха водителей.

2. Зона записи скорости должна быть разбита на деления, равные не более чем 20 километрам в час (включительно). Скорость, соответствующая каждому делению на шкале, должна быть указана в цифровом выражении напротив каждого деления. Знак "км/ч" должен быть проставлен в указанной зоне не менее одного

раза. Последнее деление шкалы должно совпадать с верхним пределом диапазона измерения.

3. Место расположения зоны записи пройденного расстояния должно позволять без затруднений считывать количество километров пройденного пути.

4. Зона или зоны, предназначенные для записи периодов, указанных в [пункте 1](#), должны быть отмечены таким образом, чтобы было возможно четко отделить различные периоды времени.

(с) Информация, которая должна быть напечатана на регистрационном листе

Каждый регистрационный лист должен содержать следующую информацию в печатной форме:

- наименование, адрес или торговая марка производителя;
- знак одобрения образца регистрационного листа;
- знак одобрения типа или типов оборудования, в которых может использоваться данный лист;
- верхний предел диапазона измерения скорости в километрах в час.

Путем минимальных дополнительных требований на каждый лист в печатной форме должна наноситься шкала времени, градуированная таким образом, чтобы показания времени можно было непосредственно считывать интервалами по 15 минут, а каждый пятиминутный интервал мог быть определен без затруднений.

(d) Свободное место для рукописных записей

На листах должно иметься свободное пространство, минимальный объем которого позволяет водителям вписать следующие данные:

- фамилию и имя водителя;
- дату и место начала и окончания использования регистрационного листа;
- регистрационный номер или номера транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листа;
- показания одометра транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования регистрационного листа;
- время любой смены транспортного средства.

V. Установка записывающего оборудования

1. Записывающее оборудование должно быть установлено на транспортном средстве таким образом, чтобы у водителя с его места был полный обзор показаний спидометра, регистратора расстояния и часов, при этом все части указанных приборов, включая приводные элементы, должны быть защищены от случайной поломки.

2. Необходимо предусмотреть возможность настройки [постоянной](#)

записывающего оборудования в соответствии с характеристическим коэффициентом транспортного средства при помощи подходящего устройства, известного как адаптер.

Транспортные средства с двумя или более коэффициентами задней оси должны быть оборудованы переключаящим устройством, которое автоматически приводит данные различные коэффициенты в соответствие с коэффициентом, с учетом которого было настроено оборудование для использования на транспортном средстве.

3. После проверки оборудования, проведенной при установке, на транспортном средстве рядом с устройством или на самом устройстве крепится табличка с данными об установке. Табличка должна быть хорошо видна. После каждого осмотра, проведенного одобренным механиком или мастерской, требующего внесения изменений непосредственно в установку, на месте предыдущей должна быть прикреплена новая установочная табличка.

На установочной табличке должны быть указаны следующие данные:

- наименование, адрес и торговая марка одобренного механика, мастерской или производителя транспортного средства;
- **характеристический коэффициент**, в форме " $w = _ \text{об/км}$ " или " $w = _ \text{имп/км}$ ";
- эффективная окружность колес в форме " $r = _ \text{мм}$ ";
- дата установления характеристического коэффициента и измерения эффективной окружности колес.

4. Пломбировка

Следующие части должны быть опломбированы:

- (a) установочная табличка за исключением случаев, когда она установлена таким образом, что ее нельзя снять без уничтожения указанной на ней маркировки;
- (b) два конца соединения между соответствующим записывающим оборудованием и транспортным средством;
- (c) непосредственно адаптер и точка его включения в цепь;
- (d) переключаящий механизм для транспортных средств с двумя или более коэффициентами оси;
- (e) соединения адаптера и переключаящего механизма с оставшимся оборудованием;
- (f) корпуса, указанные в **пункте (a)(7.2)** Части III;
- (g) любая крышка, дающая доступ к средствам адаптации постоянной записывающего оборудования к характеристическому коэффициенту транспортного средства.

В особых случаях в ходе официального одобрения типа оборудования может быть затребована установка дополнительных пломб. В данном случае в сертификате одобрения типа должна быть сделана отметка с указанием места установки данных пломб.

Разрешается удаление пломб, указанных в **пунктах (b), (c) и (e) первого параграфа** в случаях:

- крайней необходимости;
 - для установки, отладки или ремонта устройства ограничения скорости или прочих устройств, способствующих дорожной безопасности;
- при условии, что записывающее оборудование продолжает надежно и

правильно функционировать, и незамедлительно после починки устройства ограничения скорости или иного устройства, способствующего дорожной безопасности, или в течение семи дней в других случаях одобренные механик или мастерская осуществляют повторное пломбирование. В каждом случае нарушения целостности пломбы необходимо подготовить письменное заявление с указанием причин подобных действий, к которому компетентным органам следует предоставить доступ.

5. Кабели, соединяющие записывающее оборудование с передатчиком, должны быть защищены имеющей пластиковое покрытие, устойчивой к коррозии стальной оболочкой с опрессованными концами, за исключением случаев, когда защита от манипуляций осуществляется с помощью других средств (например, с помощью электронного слежения, такого как кодировка сигнала), способных выявить присутствие любого устройства, в котором отсутствует необходимость для обеспечения правильного функционирования записывающего оборудования и предназначение которого заключается в предотвращении определенных операций, производимых записывающим оборудованием с помощью короткого замыкания, прерывания или изменения электронных данных, поступающих от датчиков скорости и расстояния. Соединение, состоящее из опломбированных соединений, считается непрерывным в значении настоящего Регламента.

Вышеуказанное электронное слежение может быть заменено электронным контролем, гарантирующим фиксацию любого движения транспортного средства записывающим оборудованием независимо от сигнала датчика скорости и расстояния.

Для целей применения настоящего пункта, транспортные средства категории M1 и N1 - средства, определенные в [Части А](#) Приложения II к Директиве 2007/46/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС*(19). Для указанных транспортных средств, оснащенных тахографами в соответствии с требованиями настоящего Регламента, конструкция которых не предусматривает возможность укомплектования армированным кабелем между датчиками скорости и расстояния, как можно ближе к датчикам движения и скорости устанавливается адаптер.

Армированный кабель должен соединять адаптер и записывающее оборудование.

VI. Проверки и инспекции

Государствам-членам ЕС надлежит назначить органы, уполномоченные на проведение проверок и инспекций.

1. Сертификация новых или отремонтированных приборов

Одобрение новых или восстановленных устройств.

Правильность функционирования и точность показаний и записей в пределах, установленных в [пункте \(f\)\(1\)](#) Части III каждого отдельного нового или отремонтированного устройства должны быть подтверждены с помощью пломбировки в соответствии с [пунктом \(f\) первого подпараграфа пункта 4](#) Части V.

С этой целью государства-члены ЕС вправе установить требование о проведении первоначального подтверждения, состоящего из проверки и подтверждения соответствия нового или восстановленного устройства одобренному образцу и/или требованиям настоящего Регламента или вправе делегировать полномочия по подтверждению производителям или их официально уполномоченным представителям.

2. Установка

Монтируемое на транспортное средство оборудование и сам процесс установки в целом должны соответствовать положениям, устанавливающим максимально допустимые отклонения, изложенные в [пункте \(f\)\(2\)](#) Части III.

Проверочные испытания должны проводиться одобренным механиком или мастерской под их контролем.

3. Периодические инспекции

(a) Периодические инспекции оборудования, установленного на транспортных средствах, должны проводиться не реже одного раза в два года. Данные инспекции могут проводиться в сочетании с испытаниями транспортных средств на пригодность к эксплуатации на общей сети дорог.

Данные инспекции должны включать следующие проверки:

- правильность работы оборудования;
- наличие на оборудовании знака одобрения типа;
- наличие установочной таблички;
- целостность пломб на оборудовании и прочих частях установки;
- фактическая окружность шин.

(b) Инспекция в целях проверки соответствия положениям [пункта \(f\)\(3\)](#) Части III о максимально допустимых отклонениях в ходе эксплуатации должна проводиться не реже одного раза в шесть лет. Однако каждое государство-члена ЕС вправе установить более короткие интервалы для проведения данного вида инспекций для транспортных средств, зарегистрированных на его территории. В ходе таких инспекций должна проводиться замена установочной таблички.

4. Измерение погрешностей

Измерение погрешностей при установке или в ходе эксплуатации должно проводиться при следующих условиях, которые должны рассматриваться как стандартные условия проведения испытаний:

- транспортное средство незагруженное, в нормальном рабочем состоянии;
- давление в шинах соответствует инструкциям производителя;
- износ шин в пределах, допускаемых в соответствии с законодательством;
- движение транспортного средства: транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, должно двигаться прямолинейно по ровной

поверхности со скоростью 50 ± 5 км/ч. При условии сопоставимой точности проверка также может проводиться на соответствующем испытательном стенде.

Приложение II

Знак одобрения и сертификат

I. Знак одобрения

1. Знак одобрения должен состоять из:

(а) прямоугольной рамки, внутри которой проставлена буква "е" с последующим идентификационным номером или буквой страны, получившей разрешение, в соответствии с нижеследующим списком условных обозначений стран:

Бельгия - 6;
Болгария - 34;
Чешская Республика - 8;
Дания - 18;
Германия - 1;
Эстония - 29;
Ирландия - 24;
Греция - 23;
Испания - 9;
Франция - 2;
Хорватия - 25;
Италия - 3;
Кипр - СУ;
Латвия - 32;
Литва - 36;
Люксембург - 13;
Венгрия - 7;
Мальта - МТ;
Нидерланды - 4;
Австрия - 12;
Польша - 20;
Португалия - 21;
Румыния - 19;
Словения - 26;
Словакия - 27;
Финляндия - 17;
Швеция - 5;
Соединенное Королевство - 11;

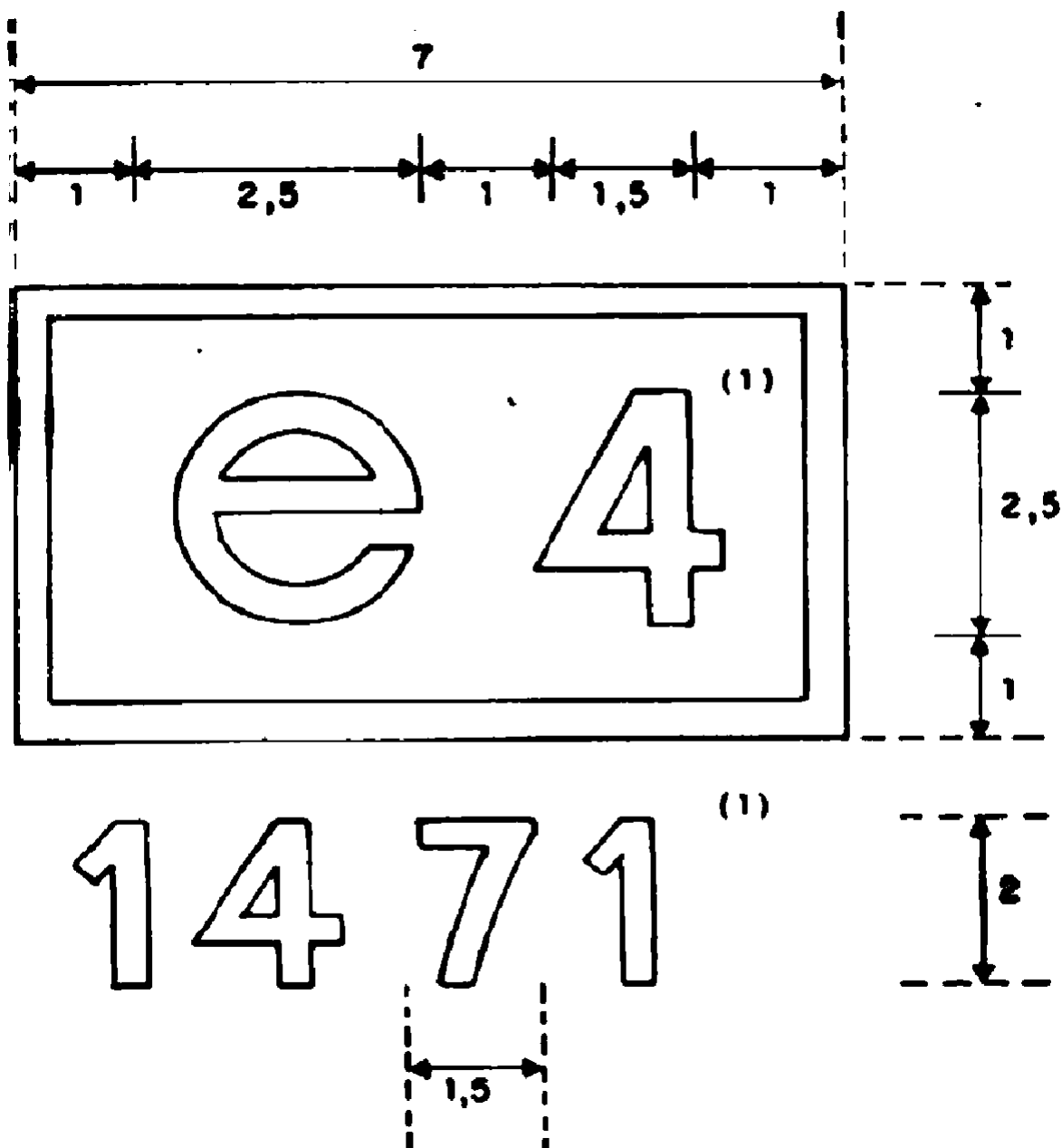
а также:

(б) номера одобрения, соответствующего номеру сертификата об одобрении,

выданного для опытного образца записывающего оборудования или регистрационного листа, или номеру карточки тахографа. Данный номер размещается в любом месте в непосредственной близости от вышеуказанного прямоугольника.

2. Знак одобрения должен размещаться на описательной табличке каждого комплекта оборудования или на каждом регистрационном листе, а также на каждой карточке тахографа. Знак должен быть нестираемым и всегда должен оставаться легко читаемым.

3. Размеры знака одобрения приведены ниже в миллиметрах*(20). Данные размеры являются минимально допустимыми. Соотношение всех размеров должно оставаться неизменным.



II. Сертификат одобрения для аналоговых тахографов

Государство-член ЕС, предоставившее одобрение, должно выдать заявителю сертификат одобрения, форма которого представлена ниже. Для информирования других государств-членов ЕС о выданных или, в случае возникновения обстоятельств, отозванных сертификатах, государство-член ЕС должно использовать копии сертификата.

Сертификат одобрения

Наименование компетентного органа _____

Информация об*(21) :

- одобрении типа записывающего оборудования
 - отзыве одобрения типа записывающего устройства
 - одобрении образца регистрационного листа
 - отзыве одобрения образца регистрационного листа
-

.....
Одобрение N _____

1. Торговая марка или наименование
2. Название или тип модели
3. Наименование производителя
4. Адрес производителя
5. Представлено на рассмотрение для одобрения (число)
6. Протестировано на
7. Дата и номер теста (-ов)
8. Дата выдачи одобрения
9. Дата уведомления об отзыве одобрения
10. Тип или типы записывающего оборудования, для применения на котором разработан регистрационный лист
11. Место
12. Дата
13. Приложенные документы с описанием
14. **Примечания** (в том числе местоположение пломб при необходимости)

Подпись

III. Сертификат одобрения для цифровых тахографов

Государство-член ЕС, предоставившее одобрение, должно выдать заявителю сертификат одобрения, форма которого представлена ниже. Для информирования других государств-членов ЕС о выданных или, в случае возникновения обстоятельств, отозванных сертификатах, государство-член ЕС должно использовать копии сертификата.

Сертификат одобрения для цифровых тахографов

Наименование компетентного органа _____

Уведомление об* (22) :

одобрении

отзыве одобрения

модель записывающего оборудования

компонент записывающего оборудования* (23)

карточка водителя

карточка мастерской

карточка предприятия

карточка контролера

Одобрение N _____

1. Производственное наименование или торговая марка
2. Наименование модели
3. Наименование производителя
4. Адрес производителя
5. Подано на одобрение
6. Лаборатория (-ии)
7. Дата и номер отчета о тестировании
8. Дата выдачи одобрения
9. Дата отзыва одобрения
10. Тип или типы записывающего оборудования, для которых разработан компонент
11. Место
12. Дата
13. Приложенные документы с описанием
14. **Примечания**

Подпись

* (1) Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No

561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport (Text with EEA relevance). Опубликован в Официальном Журнале (далее - ОЖ) N L 60, 28.2.2014, стр. 1.

*(2) ОЖ N C 43, 15.2.2012, стр. 79.

*(3) Позиция Европейского Парламента от 3 июля 2012 г. (ОЖ N C 349 E, 29.11.2013, стр. 105) и позиция Совета ЕС в первом чтении от 15 ноября 2013 г. (ОЖ N C 360, 10.12.2013, стр. 66). Позиция Европейского Парламента от 15 января 2014 г. (еще не опубликована в ОЖ)

*(4) [Регламент](#) (ЕЭС) Совета ЕС 3821/85 от 20 декабря 1985 г. о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте (ОЖ N L 370, 31.12.1985, стр. 8).

*(5) [Регламент](#) (ЕС) 561/2006 Европейского Парламента и Совета ЕС от 15 марта 2006 г. о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта и изменении [Регламентов](#) (ЕЭС) 3821/85 и (ЕС) 2135/98 Совета ЕС, а также отмене Регламента (ЕЭС) 3820/85 Совета ЕС (ОЖ N L 102, 11.4.2006, стр. 1).

*(6) [1994] ECR I-2497

*(7) Директива 2006/22/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС о минимальных условиях имплементации Регламентов (ЕЭС) 3820/85 и [\(ЕЭС\) 3821/85](#) Совета ЕС о социальном законодательстве в сфере деятельности дорожного транспорта и об отмене Директивы 88/599/ЕЭС Совета ЕС (ОЖ N L 102, 11.4.2006, стр. 35).

*(8) [Регламент](#) (ЕС) 765/2008 Европейского Парламента и Совета ЕС от 9 июля 2008 г., устанавливающий требования к аккредитации и надзору в отношении продукции, размещаемой на рынке, и отменяющий Регламент (ЕЭС) 339/93 (ОЖ N L 218, 13.8.2008, стр. 30).

*(9) Рекомендация 2010/19/ЕС Европейской Комиссии от 13 января 2010 г. о безопасном обмене электронной информацией между государствами-членами ЕС при проверке уникальности выданных ими карточек водителей (ОЖ N L 9, 14.1.2010, стр. 10).

*(10) [Директива](#) 95/46/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 24 октября 1995 г. о защите физических лиц при обработке персональных данных и о свободном обращении таких данных (ОЖ N L 281, 23.11.1995, стр. 31).

*(11) [Директива](#) 2002/58/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 12 июля 2002 г. в отношении обработки персональных данных и защиты конфиденциальности в секторе электронных средств связи (Директива о конфиденциальности и электронных средствах связи) (ОЖ N L 201, 31.7.2002, стр. 37).

*(12) Регламент (ЕС) 182/2011 Европейского Парламента и Совета ЕС от 16 февраля 2011 г., устанавливающий правила и общие принципы относительно механизмов контроля государствами-членами ЕС выполнения Европейской Комиссией имплементационных полномочий (ОЖ N L 55, 28.2.2011, стр. 13).

*(13) [Регламент](#) (ЕС) 45/2001 Европейского Парламента и Совета ЕС от 18 декабря 2000 г. о защите физических лиц в отношении обработки персональных данных институтами и органами Сообщества и о свободном обращении таких данных (ОЖ N L 8, 12.1.2001, стр. 1).

*(14) ОЖ N С 37, 10.2.2012, стр. 6.

*(15) [Директива](#) 2002/15/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 11 марта 2002 г. об организации рабочего времени лиц, осуществляющих автомобильные перевозки (ОЖ N L 80, 23.3.2002, стр. 35).

*(16) Директива 92/6/ЕЭС Совета ЕС от 10 февраля 1992 г. об установке и использовании устройств ограничения скорости для определенных видов механических транспортных средств в Сообществе (ОЖ N L 57, 2.3.1992, стр. 27).

*(17) [Регламент](#) (ЕС) 1072/2009 Европейского Парламента и Совета ЕС от 21 октября 2009 г. об общих правилах для доступа к рынку международных грузовых автоперевозок. (ОЖ N L 300, 14.11.2009, стр. 72).

*(18) ОЖ N L 15, 21.1.1998, стр. 14.

*(19) [Директива](#) 2007/46/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС от 5 сентября 2007 г., устанавливающая правовые основы одобрения моторных транспортных средств и их прицепов, а также систем, компонентов и технических узлов, предназначенных для таких транспортных средств (Рамочная Директива) (ОЖ N L 263, 9.10.2007, стр. 1).

*(20) Данные цифры приведены лишь в качестве примера.

*(21) Ненужные пункты удалить.

*(22) Отметьте нужные пункты.

*(23) В этом поле укажите компонент, являющийся предметом одобрения.